

HET

28e JAARGANG — Nr 40

VRIJDAG 7 OKTOBER 1960

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



De eerste sprut werd aangevoerd in de Oostendse vismijn. Maar dit bracht reeds heel wat moeilijkheden mede, waarover wij het verder in het blad hebben.

(Foto Bovit)

VAKBLAD VOOR :

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN

HANDELAARS UIT HET BELGISCHE

EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF

— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

KLEINE AANKONDIGINGEN

BESTEL UW
MAZOUT
BIJ

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27

OOSTENDE

TELEFOON 729.51

TE KOOP

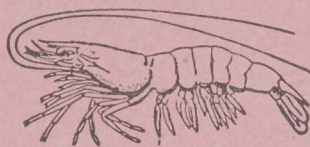
BRONZEN SCHROEF

200 à 600 T. p.m. 550 P.K.

Z.w. R. Debont

51, rue René Franck, Lillois
2328V

Nederlandse exporteur van eerste kwaliteit z. g. brado's, zoekt goed ingevoerde importeur voor de alleenverkoop in België. Brieven onder nr 2309V aan het bureau van dit blad.



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 540.06

Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land

2182V

OVER TE NEMEN

VISWINKEL in volle bloei
Hoek Hoveniersstraat en Lange-
straat te Ledeborg (Gent), gunstige
voorwaarden. Kan aangeleerd
worden. Tel. (09)254703.

2335V

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIJES
EN VOOR BOUWRISICOS

HULP IN NOOD

verzekert

aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Reder,

is een mensenleven geld waard ?

Koop een

ELLIOT-vlot

NIET
de goedkoopste,
maar :

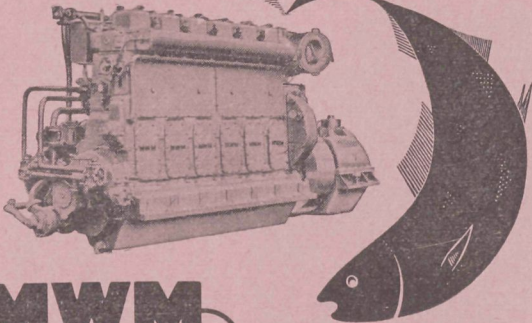
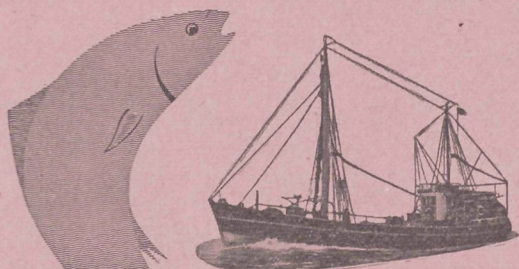
DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

S.C.A.P. S.V.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

Telefoon 729.51



MWM
DIESEL

Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen
VAN 3 TOT 2.000 PK

N. V. ANC. ETABL. F. A. SANSENS - DIESEL MOTOR IMPORT C°

28, Kasteellaan, Gent - Telef. 251730/256881 - Telegr. : Benzdiesel
2232V

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

*
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge

Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose

Tel. 517.40

hand
in
hand

Het VISSERIJBLAD

REDACIE EN BEHEER :
St Jorisstraat 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk-uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr : 19 Gld of 250 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F

VISSERIJGRENZEN

Het vraagstuk van de territoriale wateren en de aanpalende visserijzone hangt nog steeds onheilspellend over de Westeuropese visserij en niet het minst over onze eigen visserij.

Zoals men zich zal herinneren, had te Genève van 17 maart tot 26 april 1960 de tweede Internationale Conferentie over het Zeerecht plaats. Deze Conferentie werd gehouden ingevolge een resolutie van de Algemene Uno-vergadering van 10 december 1958 en had als opdracht twee problemen te onderzoeken en op te lossen, nl. 1) de breedte van de territoriale wateren en 2) de breedte van de visserijzone.

Algemeen gezien stonden tijdens deze Conferentie twee stellingen tegenover elkaar : 1) de stelling die de breedte van de territoriale wateren en visserijzone op 12 zeemijl bepaalde en 2) de stelling die de territoriale wateren op 6 zeemijl en de visserijzone op 12 zeemijl bracht, doch waarbij tussen de 6 en 12 mijl de «historische visserijrechten» voor een periode van 10 jaar werden erkend.

Deze laatste stelling die een Amerikaans-Canadees voorstel was, bekwam tijdens de commissievergadering de vereiste meerderheid, d.w.z. de helft van de stemmen. Er bleek echter duidelijk dat toegevingen moesten worden gedaan om de tweederde meerderheid te behalen tijdens de plenaire vergadering. Spijts de concessies die neerkwamen op een bijzonder visserijrecht buiten 12 mijl aan staten die sterk afhankelijk zijn van de visserij, werd het voorstel van de USA-Canada, op één stem na, verworpen. Behalve een aanbeveling over het publiceren van de documenten en een resolutie over technische hulp werd trouwens te Genève geen enkel resultaat bereikt.

Na Genève brak een periode van onzekerheid aan : zouden, naar het voorbeeld van IJsland in 1958, uitbreidingen van de visserijgrenzen volgen of zouden bi- of multilaterale onderhandelingen een oplossing brengen; welke groepen van landen moesten bij de besprekingen worden betrokken en welke niet.

Groot-Brittannië begon uit te zien naar besprekingen — en uit eigen belang eerst met Noorwegen en IJsland.

Verleden week kwam het tussen Groot-Brittannië en Noorwegen tot een akkoord. Het communiqué dat, na het overleg, werd uitgegeven, vermeldt : «Delegaties van Noorwegen en Groot-Brittannië hebben een overeenstemming bereikt omtrent een verdragsontwerp voor een tijdelijke regeling van de visserij in de Noorse wateren waarvan Noorwegen de grens wil verleggen tot twaalf mijl buiten de kust. Na ratificatie van het verdrag zal de Noorse visserijgrens onmiddellijk worden verlegd tot zes mijl, terwijl de Britse visserijvloot nog gedurende tien jaar het recht krijgt om in het gebied van zes tot twaalf mijl buiten de Noorse kust te vissen. ». Verder zou er overeengekomen zijn een viertal visserijzones tussen de 6 en 12 mijl op bepaalde tijdstippen van het jaar voor de visserij te sluiten.

Zoals blijkt, heeft het Amerikaans-Canadese voorstel van Genève als basis gediend voor de onderhandelingen. Dit werd normaal ook verwacht.

Tot dusver had Groot-Brittannië de Noorse grens enkel tot op vier mijl erkend. Tot de ratificatie zullen de Britse treilers tot op 4 mijl mogen blijven vissen, doch na de bekrachtiging zal Groot-Brittannië eerst de 6 mijl erkennen en na 10 jaar de 12 mijl.

Over de Brits-Noorse onderhandelingen zijn officieel geen nadere gegevens bekend, zodat het «geven en nemen» niet nader kan worden belicht. Wel kan opgemerkt worden dat in het kader van het verdrag der «Zeven» o.m. bepaald is dat Groot-Brittannië van de overeenkomst van de «Zeven» mag afzien indien één van de Scandinavische landen zijn visserijgrenzen uitbreidt. De vraag rijst onmiddellijk hoe in dit verband het zo pas vermelde visserijverdrag werd opgevat. Welke toegevingen werden gedaan ? Hoe moet het tijdelijk karakter van het visserijverdrag opgevat worden ?

Ook kan de vraag gesteld worden of de door Groot-Brittannië gevoerde politiek tot oplossing van het probleem van de visserijgrenzen voor ons wel de juiste is. Werkt Groot-Brittannië niet in de eerste plaats voor eigen rekening. Moeten andere betrokken landen met Noorwegen — en straks met IJsland — afzonderlijk gaan onderhandelen. Noorwegen schijnt wel in deze geest te denken vermits landen, die reeds vele jaren in de Noorse wateren vissen, werden uitgenodigd om interimregelingen te treffen met de Noorse regering. Wat zal echter de «losprijs» zijn ?

Ons land staat in deze aangelegenheid zeker niet in de beste positie. Moet daarom niet veeleer een sterke en eensgezinde Euromarkt-blok gevonden worden om met Noorwegen en IJsland te gaan onderhandelen.

Merken wij op dat de visserij in Noorwegen en IJsland in de economie een grote betekenis heeft en naar expansie en tevens naar nieuwe afzetmarkten zoekt. In 1959 had Noorwegen een totale productie van 1.382 miljoen kg en rangschikte zich hiermede als de grootste producent van Europa. De export beliep 453 miljoen kg en bestond in hoofdzaak uit haring en verse of bevroren vis. IJsland had in hetzelfde jaar een aanvoer van 564 miljoen kg. Voor de uitvoer was 227 miljoen kg bestemd; ca 42 th was bevroren vis. Deze export van visproducten maakt 90 à 95 th uit van de totale IJslandse uitvoer.

Deze twee landen hebben ongetwijfeld interesse voor de E.E.G.-markt. Als bewijs hiervan kan gewezen worden op de visverwerkende bedrijven — vnl. van diepvriesproducten — die zij in bepaalde Euromarktl landen vestigen of willen vestigen.

Overigens door onderhandelingen in E.E.G.-verband kan de «losprijs» ietwat gemilderd worden. Nu moet men weten welk land van de E.E.G. het initiatief voor de besprekingen zal nemen. Te Brussel, in de Europese Commissie, schijnt men zich van deze toestand nog niet bewust te zijn. Zijn het onze diensten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Handel ?

Vermelden wij tenslotte dat Groot-Brittannië momenteel met IJsland aan het onderhandelen is. Later komen wij hierop terug.

28e JAARGANG — Nr 40
VRIJDAG 7 OKTOBER 1960

34 personen uit Oostende op het hankje

DRIE WERDEN VEROORDEELD WEGENS ONWETTIGE VERKOOP VAN VIS IN DE VISMIJN

De boetstraffelijke rechtbank van Brugge kreeg woensdag een niet alledaagse zaak te behandelen: bijna gans de zaal zat vol met betichten; niet minder dan 34 personen werden als beklagden gedagvaard. Het betrof hier een zaak van onwettige verkoop van vis in de Oostendse vismijn. Onder hen waren er zowel reders als viskopers, en ook personeel van de stedelijke vismijn. Deze personen werden vervolgd ofwel wegens het geven van steekpenningen onder de vorm van zogenaamde «zootjes» vis, ofwel wegens het ontvangen daarvan. In totaal werden 16 getuigen gehoord en daarna kwam het openbaar ministerie aan het woord, dat een vrij streng rekwestorium uitsprak en vroeg dat de rechtbank door een voorbeeldig vonnis, het geven van

deze steekpenningen zou uitroeien. Volgens hem werden deze vis-«zootjes» door de reders gegeven aan de personeelsleden om deze laatste derwijze te beïnvloeden opdat ze zouden ontslagen worden van bepaalde vismijnrechten. De Substituut hoopte dat hiermede aan een ingeworteld gebruik, dat meer een misbruik dient genoemd, een einde zou gesteld worden. Na de talrijke pleidooien werden bijna alle betichten vrijgesproken met uitzondering van drie onder hen, die nogal zwaar werden gestraft, nl. Louis Vandenberghe, onderhall chef der vismijn, tot 6 maand, voorwaardelijk drie jaar en 20.000 F boete; Oscar Van Troost, nachtwaker en Raymond Verfaillie, bewaker, elk tot 1 maand, voorwaardelijk 3 jaar plus 2.000 F boete.

ONDERZOEKSRAAD voor de ZEEVAART

Het vergaan van de Z.313

Het onderzoek in deze ophefmakende zaak waarin motorist-eigenaar Devinck Marcel ervan beschuldigd wordt zijn schip vrijwillig tot zinken te hebben gebracht en dit op gevaar af dat de overige leden van de bemanning er het leven konden bij inschieten, werd woensdagmiddag te Oostende voortgezet met het onderhoor van schipper Devinck Gustaaf, vader van de motorist-eigenaar.

Als schipper van het vergane vaartuig verschijnt Devinck Gustaaf eveneens als betrokkene.

Deze hoort eerst de voorlezing van zijn zeeverslag en wordt daarna door de raad gedurende meerdere uren ondervraagd. Zo herleeft voor de raad gans het drama van de Z.313 «Celtic» en wordt een beeld opgehangen van de gebeurtenissen die zich in de nacht in de morgen van 9 april op amper een zestal mijlen van Newhaven afspeelden.

Uit dit onderhoor kunnen we opmaken dat schipper Devinck zich niet bewust was van de ernst van de toestand. Het water stroomde binnen doch niet snel genoeg om zich werkelijk zorgen te maken. Vandaar de vraag aan het eind van het verhoor hoe het mogelijk is dat de schipper en zijn bemanning in cirka zes-zeven uren het lek niet konden ontdekken.

Het vaartuig dat eerst hulp bood omdat de zinkende Celtic praktisch in zijn koers lag was het Franse vissersvaartuig B.2256. Dit vaartuig zou ten lange laatste de Z.313 toch op sleeptouw nemen.

Enkele minuten later kwamen een reddingboot, een snelboot, een

helikopter en een sleepboot vanuit Newhaven ter plaatse.

De Fransman weigerde, aldus schipper Devinck, zijn sleep stop te zetten zodat de Britse sleepboot geen hulp kon bieden. Van zijn kant durfde schipper Devinck de sleeptros niet afkappen omdat hij meende dat de Fransman zijn schip nog zou bergen.

Op dit ogenblik was men nog een 40-tal mijlen van Newhaven. Matrozen Cattoor en Vanderheyde waren inmiddels op de reddingboot overgegaan. Schipper Devinck, zijn zoon en een man van de reddingboot bleven aan boord van Z.313.

Toen het water over dek spoelde zijn ook zij van de Z.313 afgegaan. Inmiddels sleepte de Fransman maar verder. Een kwartier later ging de Z.313 naar de kelder.

De volgende dag is de bemanning terug naar huis gereisd. 14 dagen later is motorist-eigenaar Devinck Marcel, niettegenstaande opwerpingen van zijn vader, terug naar Newhaven gereisd om klederen te halen. Devinck Marcel zegde dat hij gehoord had dat zijn schip gelicht was doch de vader wedervoer dat de verzekeringsmaatschappij haar plan moest trekken en dat, zo het schip gelicht was, het haar plicht was de eigenaar te verwittigen. Toch reisde Devinck Marcel naar Engeland.

De zitting werd na dit langdurig onderhoor geschorst. Het onderzoek zal maandag, donderdag en vrijdag van volgende week worden voortgezet met het onderhoor van een viertal Britse getuigen, bemanningsleden van de reddings- en sleepboten die hulp hebben willen bieden.

Derde hecktrawler liep van stapel in West-Duitsland

In ons blad van 9-9 ll. hebben wij emlding gemaakt van het feit dat in West-Duitsland de Hecktrawler «Holstein» en «Schlessing» einde augustus van dit jaar van stapel gelopen waren.

Op 20-9 ll. liep de derde hecktrawler van stapel, hetwelk met de naam «Lübeck» gedoopt werd. De hoofdafmetingen van dit vaartuig stemmen overeen met deze van beide eerste en dewelke vroeger reeds medegedeeld werden. Er dient echter gewezen op het feit dat de diepkoelruimte 120 m3 meet en dat het visruim aanzienlijk groter is dan van de twee eerste.

Zondag 9 oktober om 9 uur in de kerk van SS. Pieter en Paulus,
JAARMIS
voor de slachtoffers van de O.246
2336V

FRANS-BELGISCHE OVEREENKOMST

In een onderling akkoord tussen het Belgisch en Frans waterschoutsambt werd een overeenkomst bereikt waarbij het van 15 oktober 1960 af toegelaten is aan de Belgische en Franse vissersvaartuigen in de wederzijdse territoriale wateren te vissen.

LAATSTE BERICHTEN

De sprotaanvoer deze week

Na al de miseries van maandag en de weigering door de O.5 en de O.796 sprot te laten opvangen, werden er door de Rederscentrale krachtdadige maatregelen genomen.

Enerzijds blijft alle sprot van meer dan 100 in één kg naar de vismeel verwezen waar 0,10 F ontvangen wordt. De rederscentrale zal voor deze kwanta 0,90 F bijleggen.

Alle sprot van minder dan 100 in één kg, krijgt 4 F.

Tengevolge van de herrie van maandag, waren er reeds handelaars, die meenden van die toestand te kunnen misbruik maken.

Het krachtig optreden van de Rederscentrale heeft er een einde aan gesteld en wie nu nog sprot wil kopen, zal ze vier frank hoeven te betalen.

Woensdag hadden de Oostendse vissers begrepen en... elkeen had gezeefd.

Alleen de O.5 en O.796 worden en blijven uitgesloten.

Alleen eendracht kan het sprotheizoen goed houden voor allen en de genomen maatregelen, hoe onaangenaam ook, zijn in aller belang genomen.

DE RESULTATEN

Te Oostende

Maandag 3 oktober

O.177-O.628	5.000	4,04
O.36-O.31	5.450	4,00
O.20-O.260	2.000	4,16
O.49-O.490	3.000	4,16
O.5-O.796	3.400	2,94
O.234-O.91	2.300	4,08

Opgevangen voor vismeel :

O.780-O.17	2.000
O.84-O.10	4.500
O.614-O.117	2.400

Dinsdag 4 oktober

O.126-O.119	224	5,48
O.177-O.628	1.300	4,02
O.614-O.117	1.490	4,03
O.490-O.49	1.450	4,00
O.5-O.796	2.120	1,98
O.20-O.260	480	4,03
O.45-O.70	384	4,83
O.91-O.234 (1)	1.100	1,97
O.96-O.100	942	4,00
O.32-O.111 (1)	2.000	2,68
(1) meer dan 100 stuks in één kg.		

Woensdag 5 oktober

O.490-O.49	500	4,25
O.260-O.20 (1)	340	4,00
O.780-O.17	250	4,27
O.234-O.91	800	4,02
O.84-O.10	2.500	4,36
O.177-O.628	900	4,48
O.32-O.111	700	4,08
O.45-O.70 (1)	850	4,00
O.126-O.19 (1)	1.500	4,00
O.614-O.117 (1)	1.300	4,00
(1) OCRA.		

Te Nieuwpoort

Maandag 3 oktober

N.423-N.735	1.370	4,45
N.27-N.106 (1)	3.600	4,00
N.721-N.812	1.175	4,30
N.706-N.726	594	4,00
N.498-N.716	700	4,15
(1) : Ocra.		

Dinsdag 4 oktober

N.706-N.726 (1)	1.300	4,00
(2)	1.250	0,10
N.27-N.106 (1)	1.000	4,00
N.498-N.716	300	4,00
N.721-N.812 (1)	1.300	4,00
(1) : Ocra.		
(2) : Vismeel.		

Woensdag 5 oktober

N.721-N.812	1.600	4,00
N.706-N.726 (1)	1.950	4,00
N.27-N.106	800	4,00
N.498-N.716	870	4,15

(1) : Ocra.

Een raad en waarschuwing voor de sprotvangers

Pas is de sprotopvangregeling begonnen, of sommige herriestokers, die alles beter weten, dan zij, die sedert maanden en jaren het voor- en nadeel van elke te nemen maatregel, wikkelen en wegen, hebben gemeend de sprotopvangregeling in de war te moeten sturen. Het zijn nogmaals Toestendenaars! Gelukkig slechts enkelen!

Na talrijke besprekingen en rijp overleg met de Hogere Overheid en industriële middelen, was er in 't belang van de sprotvissers besloten:

1. Dat de sprotopvangregeling op 15 oktober zou beginnen; (vorig jaar 10 oktober).
2. Dat slechts sprot die een HANDELSWAARDE heeft, 't zij MAX. 100 in een kg, zou opgevangen worden aan 4 F en dit bedrag zou betaald worden aan de visser.
3. Dat sprot van meer dan 100 in een kg, zou opgevangen worden en naar de vismeelfabrieken zou verwezen worden.
4. Dat er op zon- en feestdagen niet zou uitgevaren worden.

Dit waren in grote trekken de voornaamste bepalingen door de minister goedgekeurd.

Daar sommigen veel slimmer meenden te zijn dan diegenen, die ALLES IN 'T BELANG van de visser rijpelijk hadden overwogen, dreigden zij vroeger in zee te gaan omdat er SCHONE sprot te vangen was, (aldus zij) werd tenslotte na een algemene vergadering besloten die datum op 3 oktober te vervroegen en daarmee dacht men dat men nu eindelijk tevreden zou zijn.

Maar, 't was niet het geval en maandag voerde men te Oostende sprot aan welke meestal niet gezeefd was en weigerden sommigen, de sprot af te geven die te klein was, om ze naar de vismeelfabrieken te zien verwijzen.

Iemand die wijzer meende te zijn, dan diegenen die de regeling hadden ontworpen, beweerde dat het niet nodig was te zeften daar de eerste sprotvangsten ALLEMAAL toch aan een hogere prijs zouden verkocht worden.

Hij vergat:

1. dat op die dag er nog andere volgden;
2. dat men te vroeg in zee was willen gaan;
3. dat er nog vervroren sprot op de markt was;
4. en dat bij een redelijke aanvoer van NIET GESORTEERDE SPROT, alles in duigen zou vallen.

De feiten en de cijfers hebben het ons eens te meer bewezen!

WAAROM WAREN DIE MAATREGELEN GENOMEN ?

De sprotaanvoer vóór 15 oktober aanvangen werkt zeer ongunstig op de prijs.

Sedert jaren is het een feit dat de conservenfabrieken alleen nog sprot willen van kwaliteit en ze NIET VOOR 1 NOVEMBER beginnen werken (kwestie van sociale onkosten).

De enkele nog bestaande rokerijen zijn vlug voldaan en gezien sprot zeer bederfbaar is, is sprot roken bij wat te warm weder, ook niet aan te raden.

Anderzijds wil men, in de nijverheid, eens men sprot begint te

bewerken, zeker zijn werkvolk aan het werk te kunnen houden. De sociale toestanden zijn erg veranderd!

WAAROM SPROT VAN MAKSIMUM 100 PER KG ?

Als we de aanvoeren in de ons omringende landen bekijken, dan is het mooie kwaliteit en wordt er slechts sprot aangevoerd van 80 en hoogstens 90 in een kg. Daar bestaat ook een veel strengere opvangregeling dan bij ons.

Het volstaat de door rokers en conservenfabrieken ingevoerde sprot te bekijken, om het te weten. Het komt er dus op aan in ons land alleen handelswaardige sprot aan te voeren en dan zal men de goede prijs er in houden en kan de prijs ook gewaarborgd worden. Inderdaad, sprot van meer dan 100 in een kg verkopen, betekent in de sprotfabrieken en rokerijen moeten sorteren, dus kost geld en 30 t.h. en meer, verlies.

Wie betaalt dat?

De visser!

Als we dus alleen sprot op de markt brengen van maksimum 100 in een kg, dan zijn we verzekerd dat deze waar gretig afzet zal vinden en men de hoop mag koesteren goede prijzen te bekomen en ook betere afzet!

Moet ze opgevangen worden, dan krijgt men dank zij OCRA en de Rederscentrale toch 4 F en vermijdt men in de handelminde het braderen van de prijzen.

Het is voor die redenen, dat de sprot van meer dan 100 in een kg naar de vismeelfabrieken verwezen wordt.

Doet men het niet, dan heeft dit voor gevolg:

1. dat sprot van alle kwaliteit aan verschillende prijzen op de markt gebracht worden;
2. dat slechter waar en ongelijke concurrentie (dus braderijprijzen) bij de kopers ontstaan.
3. de mooie handelswaardige sprot krijgt een veel lagere prijs, dan ze verdient en die visser wordt benadeeld door de hoeveelheid minderwaardige sprot op de markt gebracht.

Sommigen vergeten dat als 'de Staat voor miljoenen tussenkomt, dat zij het recht heeft voorwaarden te stellen en dat wij dit geld niet zo maar voor het grijpen moeten leggen.

DAT MAG EN ZAL NIET !

't Is onze gewoonte ons niet te laten afschrikken door bedreigingen en herriestokers.

Wij hebben in het belang van de kleinen aanvaard, hen te helpen en de opvangregeling tot stand te brengen.

Ze heeft twee jaar naem met dezelfde reglementering bewezen zowel voor vissers als voor handelaars goed te zijn.

De huidige reglementering zal strikt toegepast worden.

Zij die er zich niet aan onderwerpen zullen onverbiddelijk voor gans het seizoen uitgesloten worden en deze week nog worden aan het ministerieel departement voorstellen gedaan om ze voor het ganse jaar van alle andere voordelen uit te sluiten.

Nog andere maatregelen worden heden vrijdag overwogen.

De sprotopvangregeling zal voortbestaan voor diegenen, die willen gered worden. Maar enkele herrieschoppers zullen ons niet verplichten de gelden van de Staat en die van hun medemakers te gebruiken om hun grillen en het eigenbelang te dienen.

Het is 30 jaar dat we de kustvisserij kennen.

Men heeft ons dikwijls gemeld dat het een ondankbaar volk is en dat zij niets waarderen.

Onze zienswijze is, dat de goeden het niet moeten bekopen om enkele herriezaaiers.

We hebben sedert drie jaar de sprotopvangregeling in 't leven geroepen.

Ze was zeer nuttig. Ze zal blijven voortbestaan of vallen.

Valt ze, dan zal het uit zijn voor goed nog ooit iets voor de kustvisserij in 't leven te roepen.

In andere landen, wordt de opvangregeling ALLEEN door de reders gesteund en legt de Staat strenge verplichtingen op.

Daar gaat het allen voor één en één voor allen en niemand klaagt. Hier zal het ook zo zijn, en die ze wil boycotteren, zal zonder verder wachten, voor gans het jaar uitgesloten worden.

Doen we het niet, dan is de sprotvisserij voor de Belgische vissers in het raam van de huidige internationale akkoorden en het streven naar kwaliteit, ten dode gedoemd.

UIT DE OPVANGREGELING GESLOTEN

Aangezien de eigenaars van de O.5 en de O.796 zich niet gevoegd hebben naar de onderrichtingen inzake opvangregeling en hun sprot niet hebben willen laten opvangen, werden zij bij beslissing van het comité voor gans het jaar uitgesloten.

Om te vermijden dat ze schadelijk zouden kunnen handelen tegenover hun makkers, worden op het ogenblik dat deze regels verschijnen, nog andere maatregelen overwogen. We kunnen deze maatregel slechts goedkeuren.

P. Vandenberghe.

PROPAGANDA VOOR VIS IN WALLONIE

Dat de propaganda voor een groter visverbruik vooral in Wallonië veel te wensen overlaat, is een feit.

Door tussenkomst van de bestendige deputé, dhr Alexander André, zal van de gastronomische dag van zaterdag, 22 oktober, gebruik gemaakt worden om er door meesterkoks van België, die dag schelvis te bereiden en aan de genodigden ten beste te geven.

Een goede propaganda.

EEN BELANGRIJKE AANWIJZING VOOR ONZE SPROTVISSERS

Druizenden kg sprot lagen maandagnamiddag en dinsdagmorgen op dek van Scheveningse kotters. Maandag noteerde men 20 tot 21 gulden of 260 tot 275 F per 50 kg, of 5,20 tot 5,50 F per kg. Dinsdag noteerde men nog slechts 5 à 6 gulden per 50 kg of 1,30 tot 1,60 F per kg.

En al deze sprot was er van minder dan 100 in een kg. (70 à 80).

Deze sprot werd vlak voor Scheveningen gevangen.

En zeggen dat men bij ons een zo goed in mekaar gestoken opvangregeling niet goed vindt!

Wij stellen de vraag: wat zou er gebeuren als de sprot niet meer moet gezeefd worden en ze niet zou opgevangen worden? ?

COURLENE VOOR ONZE VISSERS

In het nummer van vorige week werd medegedeeld dat garnaalgaren COURLENE S 24 te verkrijgen is bij de rederscoöperatieve SCAP.

Voor wat de prijs van dit garen betreft laten wij de reders weten dat de prijs 235 F per kg bedraagt en NIET 280 F zoals verkeerdelijk vermeld werd.

OP EN ROND DE VISSERSHAVEN TE ZEEBRUGGE

Toen de Z.733 schipper Leon Elias terugkeerde van de visserij en het schip gekomen was op ca. 2 mijl Noord van Zeebrugge hoorde men een harde slag op het achterschip. Op slow kon het vaartuig de haven bereiken alwaar het gemeerd werd op de kalfaterbank. Daar stelde men vast dat een blad van het schroef geslagen was.

De Z.753 schipper Triphon Desmidt keerde terug van de vangst toen de bemanning twee zware boomstammen drijvende bemerkte. Deze werden aangeklampt en op sleeptouw genomen naar de haven van Zeebrugge. De bomen hadden een lengte van 4,50 m en een diameter van 1,30 m. Iedere boom weegt 3.000 kg. Deze komen waarschijnlijk voort van een deklading van een zeeboot.

In de nabijheid van de Silverpitt bemerkte schipper Romain Falleyn van de Z.452 een driftmerker die hij binnenboord nam. Deze bleek toe te behoren aan de Britse hydrografische dienst, alwaar deze werden afgegeven.

Op 100 mijl van Zeebrugge bemerkte de bemanning van de Z.400 schipper Leopold Van Dierendonck tussen de vangst een gemerkte rog van 38 cm lengte. De rog werd voor onderzoek afgegeven aan het watersehouwtsambt van Zeebrugge.

Toen de Z.56 schipper-eigenaar Emiel Ackx ter visserij was op 10 mijl Noord van Zeebrugge bemerkte men tussen de vangst een gemerkte tong van 28 cm lengte. De tong was gemerkt met een gele knoop en werd afgegeven aan het watersehouwtsambt te Zeebrugge.

TWINTIG MAATREGELLEN TER VERBETERING

(Van een onzer verslaggevers)

Twintig maatregelen somt de commissie van reders en groot-handelaars in vis op, die tot verbetering van de situatie rondom de vissershavens in IJmuiden zouden kunnen leiden. Behalve de splitsing van het bedrijf in een haven- en een beilingbedrijf, beveelt de commissie uitbreiding aan van het politiekontrole-apparaat, de controle-methodes en het controle-gebied (zuidzijde) en het personeel van het Staatsvissershavenbedrijf.

Voorts aanpassing van de salarissen van dit personeel aan het niveau van de omgeving waarin zij werken; bundeling van werkkrachten door samenvoeging van vislospersoneel, reserve-vislospersoneel, reserve-vishandelpersoneel en lossé werkkrachten in één organisatie en verhoging van de totale sterkte hiervan; invoering van een systeem van ordening en controle op alle werkkrachten; centrale we-

ging door beëdigd personeel van het veilingwezen; verbetering van de hygiënische toestanden in de vishallen; verbod van betalingen in natura en van aan- en verkoop van zoodvis; mechanisatie van de lossing en de sortering; invoering van een betere veilingkist met het recht tot aflevering van de verkochte vis in deze kist tot het paknuis; invoering van stapelingsmethoden; maximale ontwikkeling naar verkoop van een vast visgewicht, zonder bijgemengd ijs en stukken en brokken; centralisatie van verkoop van kustvis; invoering van een elektrisch mijntoestel; mechanisatie van de afvoer van vis via een palletsysteem met heftrucks, vervoerkolonnes of transportbanden; centrale mechanisatie sortering van daartoe geschikte vis, in de eerste plaats tong en aansluitend andere soorten na verkregen ervaring; instelling van doelmatige sansties bij overtreding van voorschriften en invoering van een meldingsplicht en zo mogelijk centrale regeling van aanvoeren.

HET ZEEVERKEER BELGIE - KONGO

Uit een onderzoek in de best ingelichte zeevaartkringen blijkt dat, ofschoon de toestand op dit ogenblik niet erg schitterend is, de Belgische zeevaartrijnen in Kongo bedienden niet ernstig in gevaar werden gebracht.

De schepen van de Compagnie Maritime Belge, de voornaamste rederij in de Kongovaart, evenals de minder belangrijke rederijen, blijven de verbindingen met Kongo verzekeren aan een bijna normaal ritme. Ofschoon de uitvoer van goederen en het personenverkeer in ernstige mate verminderd zijn, is de invoer uit de jonge republiek onder de huidige omstandigheden normaal te noemen. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de volharding waarmee de Belgische en buitenlandse ondernemingen in Kongo hun taak hebben voortgezet.

De C.M.B., waarvan de tonneermaat circa 55 % van de totale Belgische tonneermaat bedraagt, heeft de grootste handicap te overwinnen. Haar positie in de Kongolese en Afrikaanse havens die zij gewoonlijk aandoet, is echter zo stevig dat zij haar diensten kan blijven verzekeren, hoewel een zekere vermindering van de vruchten, althans in sommige havens kan worden vastgesteld. Dit is vanzelfsprekend, onder de huidige omstandigheden, in de Kongolese havens het geval.

In de Belgische zeevaartkringen is men van oordeel dat de Kongolese crisis in de eerste plaats een politieke crisis is die, eens overwonnen, zal worden gevolgd door een stabilisatie welke automatisch een min of meer normale hereniging van de traditionele handelsbetrekkingen voor gevolg zal hebben.

Vismijnverrichtingen te Nieuwpoort

Tijdens de maand september werden in de sted. vismijn volgende verrichtingen geboekt: vis: voor 2.285.700 F; garnaal: 400.388 F, wat een totale besomming maakt voor de maand van 2.686.088 F. — N.

ONGEPASTE UITLATINGEN

Mijnheer de Directeur,
Vorig jaar was met het stadsbestuur overeengekomen dat om alle moeilijkheden te vermijden, de keurders van elke vangst zelf een staal zouden nemen voor de verkoop.

Dit wordt voor ons onbekende redenen niet meer gedaan en door een leidend lid van uw dienst, wordt op verzoek van onze bedienden in hun tegenwoordigheid gereageerd: «Ik zou het niet doen».

Dergelijke uitlating noemen we op zijn minst ongepast, temeer daar het hier gaat om in ons aller belang moeilijkheden te vermijden.

Wij vestigen uw aandacht op dit feit en het ware ons aangenaam dat deze maatregel stipt zou toegepast blijven.

Hoogachtend.

Visnetgaren echte COURLENE bij S.C.A.P.

te verkrijgen aan 235 F PER KG
Leden genieten vermindering

HOLLANDSE LOGGER IN MOEILIKHEDEN OP IERSE ZEE

Vervoerde Ierse haring naar Fécamp

De in 1918 gebouwde drijfnetlogger « Jacob » SCH.50 van de rederij Vrolijk in Scheveningen, is vorige week op de Ierse Zee, 20 mijl ten noordwesten van Holyhead aan de westkust van Engeland, in moeilijkheden gekomen door machineschade. Het schip drijft in slecht weer windkracht 7. De zeesleper « Nestor » van Wijsmuler heeft met de schipper een kontrakt gesloten op basis « no cure, no pay ». De « Nestor » heeft het schip om 14 u. op sieptouw genomen en koers gezet naar Holyhead.

De eerste meldingen van de « Jacob » kwamen omstreeks kwart voor 2 's nachts via Scheveningen Radio binnen. Er was toen sprake van ernstige moeilijkheden. De motor van de kleine logger was uitgevallen. Het schip was een speelbal van de golven geworden.

Donderdag zag de positie van de « Jacob » er gunstiger uit, aldus de rederij Vrolijk. Een zuiger van de motor werkte niet. De andere twee zuigers wel. « Op twee poten », zoals men dat noemt, trachtte de « Jacob » SCH.50 zijn reis voort te zetten.

De bemanning van « Jacob » telt acht koppen. Het schip heeft uit Ierland een lading haring naar de Franse vissersplaats Fécamp gebracht. Het was thans opnieuw op weg naar Ierland om haring te halen. Het schip oefent de visserij niet meer uit. Het moest enige tijd geleden wegens gebrek aan bemanning de haringvisserij staken.

De schipper vroeg hulp van een Ierse sleepboot. Zijn oproep werd echter beantwoord door de « Nestor » die juist in Bromborough was aangekomen.



Grijze hemel en dreigende, witgekopte golven zullen wel niet van aard zijn het uitvaren van onze vloot te beletten. De toekomst dient immers verzekerd.

Propagandalessen

Ten voordele van het visverbruik gegeven in de maand september.

9 september om 10 uur.
Huishoudschool, Hospitaalstraat, 2 te St Niklaas.

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 12.

UITSLAG :

Ekonomisch : viswinkel, niet veel keuze, vooral verkoop van schelvis.
Pedagogisch : enkele praktische vragen.

— 0 —

13 september om 10 uur.
Landelijke rondreizende school. Dorpsplaats, Erps-Kwerps.

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : tamelijk.
Aantal deelnemers : 13.

UITSLAG :

Ekonomisch : geen viswinkel, soms leurder.
Pedagogisch : vooral de aankoop van verse vis werd besproken.

— 0 —

14 september om 13.30 uur.
St Jozef Instituut, Ringstraat, 2. Hamme C. 3.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelnemers : 62.

UITSLAG :

Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : kennen wel vissoorten, voor schelvis. Enkele vragen nopens bereidingen.

— 0 —

15 september om 10 uur.
Landelijke Rondreizende school. Biest te Zolder (Limburg).

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelnemers : 30.

UITSLAG :

Ekonomisch : geen verse vis te verkrijgen, soms leurder.
Pedagogisch : spontane activiteit, druk gesprek.

— 0 —

16 september om 10 uur.
Beroepsschool, Hoogstratenstwg, 2 te Oostmalle.

Manier van bereiken : trein en autobus.

Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : redelijk.
Aantal deelnemers : 43.

UITSLAG :

Ekonomisch : vis te verkrijgen op vrijdag.
Pedagogisch : geen reactie.

— 0 —

20 september.
Rondreizende huishoudschool, St Martinusstraat, 1, te Rettie.

Vis niet aangekomen, les verdaagd.

— 0 —

21 september om 10 uur.
Rondreizende school te Zonnebeke.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : redelijk veel.
Aantal deelnemers : 21.

UITSLAG :

Ekonomisch : viswinkel, goed verzorgd volgens de lerares.
Pedagogisch : enkele vragen nopens vis in de oeding van een zieke.

— 0 —

22 september om 10 uur.
Rondreizende school. K. Vermanderstr., Meulebeke.

Manier van bereiken : trein en bus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 23.

UITSLAG :

Ekonomisch : viswinkel, enkele soorten te verkrijgen.
Pedagogisch : leerlingen uit 'tst tevreden, enkele nuttige vragen.

— 0 —

23 september om 10 uur.
Huishoudschool, Stationstraat te Michelbeke C5. C1.

Manier van bereiken : trein, weinig verbinding.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 42.

UITSLAG :

Ekonomisch : geen vis te verkrijgen, soms leurder.
Pedagogisch : druk gesprek, allerlei bereidingen besproken voedende waarde van bevroren vis.

27 september om 10 uur.
Rondreizende huishoudschool te St. Margaretaaplein Wintam.

Manier van bereiken : weinig verbindingen trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : redelijk.
Begrip en belangstelling : weinig.
Aantal deelnemers : 21.

UITSLAG :

Ekonomisch : geen viswinkel, soms leurder.
Pedagogisch : kennen geen vis, alleen vertrouwd met opgelegde haring.

— 0 —

28 september om 10 uur :
Rijksmiddelbare school, Brouwerijstraat, Hemiksem.

Manier van bereiken : trein, autobus en tram.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 46.

UITSLAG :

Ekonomisch : verse vis te verkrijgen op vrijdag, soms ook wel op woensdag.
Pedagogisch : leerlingen kennen geen vissoorten, niet vertrouwd met visbereidingen.

— 0 —

29 september om 13 uur.
Landelijke Beroepsschool te Beringen C2 ac.

Manier van bereiken : weinig verbindingen.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 39.

UITSLAG :

Ekonomisch : geen viswinkel, geen leurder.
Pedagogisch : kennen geen verse vis, noch bereidingen, waren zeer geïnteresseerd, voor de leerlingen was het een totaal nieuwe stof.

30 september om 9.30 uur.

Landelijke Normalschool te Anzegem.

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelnemers : 34.

UITSLAG :

Ekonomisch : geen verse vis te verkrijgen, soms leurder.

Pedagogisch : vragen nopens bereidingen en voedende waarde vergeleken met vlees.

VERWACHTINGEN

Maandag 10 oktober
IJsland : Z.459, O.36, O.92
Noordzee : Z.425
Kreeftenput : Z.520
Kanaal : O.69, O.220, O.175, O.109
Witte Bank : O.235, O.244, O.132
Noord : O.82, O.345, O.281
West : N.210, N.762, O.77

Maandag of dinsdag
IJsland : O.294

Dinsdag 11 oktober
IJsland : O.88
Kanaal : O.120
Witte Bank : Z.539, Z.745
West : Z.201, Z.196, O.806, O.104, O.276
Noord : O.214

Dinsdag of woensdag
IJsland : O.217

Woensdag 12 oktober
IJsland : O.89
Kanaal : O.119, O.342
Witte Bank : Z.421, O.156, O.187, Z.222, Z.547, Z.412, Z.420, O.135, O.122, O.193, O.243
Oost : O.154
Noordzee : O.94
West : O.327, N.763

Vermoedelijk in de loop van de week :
Kanaal : O.102, O.284, O.155, O.318



De eerste sprot werd aangevoerd, zij het dan niet in de mate der verwachtingen. Laat ons hopen dat de toekomst een gunstige kentering mag ondergaan.

COOPERATIEVEN VOOR REDERS

Er is vaak genoeg beweerd geworden op de kade, aan de straat-hoeken en bij het strand, dat de visserij dwaas is en de handen in elkaar zou moeten slaan. Telkens nochtans een of andere organisatie tot vereniging van alle reders wilde overgaan, stootte men op duizend en één moeilijkheden.

Niettemin slaagde men erin op Oost- en Westkust stevige beroepsverenigingen in te richten en niemand kan loochenen dat het herinrichten van de Redercentrale (met de beter gekende Oeca-werking) onze visserij de laatste maanden nieuw bloed, nieuwe mogelijkheden en rendabeler toekomst heeft gegeven.

Thans vernemen wij dat Hand in Hand in Zeebrugge de Cooperatieve SCAP heeft opgevolgd.

Het is onnodig, menen wij, de beroepsvereniging Hand in Hand nog te moeten voorstellen. Iedereen kent Hand in Hand en iedereen die eerlijk is moet toegeven, zelfs al is hij geen lid, dat Hand in Hand op de Oostkust niet alleen veruit de sterkste en grootste, maar ook de meest degelijke beroepsvereniging is, waar iedereen steeds bereidwillig en in de beste voorwaarden wordt gediend.

Dat Hand in Hand voortaan ook aan- en verkopen van visserijbenodigdheden op haar actief heeft genomen, zouden wij bijna een historische gebeurtenis durven noemen. Wellicht daarom heeft SCAP haar bedrijvigheid te Zeebrugge gestaakt om aan het verlangen van Hand in Hand tegemoet te komen en « DE » vereniging van de Oostkustreders de gelegenheid te geven buiten en boven de concurrentie alle materialen aan te kopen.

Intussen doen de geruchten natuurlijk de ronde : Piet beweert dat de materialen van Hand in Hand niet goed zullen zijn, Pol zegt dat de materialen duurder kosten, Jan denkt dat, Jules denkt dit en de concurrenten beweren dat alleen moer de façade veranderd is en dat Hand in Hand niets heeft overgenomen en dat het nog altijd Ssap is die levert.

Daarom zijn we ons eens ter plaatse gaan vergewissen van de toestand. We ontmoetten er de heer Deroose, directeur van Hand in Hand, die zei dat hij op de hoogte is van deze geruchten maar niet geloofde dat de reders met gezond verstand deze dwaasheden zouden geloven. Dhr Deroose bekende ons dat slechts twee personen de volmacht voor de nieuwe werking van Hand in Hand hebben, nl. de heer R. Gobert, voorzitter van de vereniging en hijzelf. Voorts meende dhr Deroose dat de reders van Zeebrugge niet zo dwaas zullen zijn om de mooie woorden van andere leveranciers te blijven geloven. Immers, zo zei hij, wij moeten in Hand in Hand geen bijzondere kosten maken om onze winkel te doen ver-

kopen : we hebben onze burelen en we hebben onze bedienden ; verder, en dat is het voornaamste : Hand in Hand moet geen winst maken zodat iedere frank die overblijft terug naar de reders komt. Als de reders dat niet willen inzien, als ze niet willen begrijpen dat de andere leveranciers aan hun leveringen een lonend bestaan moeten hebben, en Hand in Hand niet, dan gaan ze terug naar de tijd toen ze zelf hun vis naar de kopers mochten sjouwen en niet eens wisten wat ze er voor betaald zouden worden.

« Wij zelf hebben sinds jaren gepredikt, gesmeekt en aangeraden in cooperatieve geest te kopen om de uitbatingskosten zo laag mogelijk te krijgen, zodat we thans verheugd zijn te vernemen dat een sinds jaren goed werkende en stevige beroepsvereniging het heeft aangedurfd tot cooperatieve werking over te gaan ».

Er zullen altijd twijfelaars zijn en er zullen altijd profiteurs zijn. Christus had slechts 12 apostelen en met Thomas had hij reeds een twijfelaar, en met Judas een profiteur en verrader, maar die zwammen hebben nog nooit belet dat een goede zaak, zonder doel op winst ingericht maar volledig ten bate van de leden, niet verder werd uitgebouwd en groot werd.

Wij hopen van harte, niet zozeer voor Hand in Hand als wel voor de leden van Hand in Hand.

BEKENDMAKING

Hand in Hand zoekt breiers. Voorwaarden te verkrijgen bij Dhr Deroose of op de burelen van Hand in Hand. — DRINGEND !

NIEUWE CAR-FERRY VOOR DE LIJN OOSTENDE DOVER

Gezien 't steeds groter wordend aantal bezoekers van de Britse gebieden, hebben de Staatsdiensten zich verplicht gezien een derde car-ferry te bestellen. Tot nu toe waren er de Josephine-Charlotte en de ook nog nieuwe Artevelde. De Belgische Staat heeft opdracht gegeven aan de N.V. Jos. Boel en Zn. uit Temse, om zo spoedig mogelijk met de werken aan te vatten.

Het nieuwe vaartuig zal een gewicht hebben van om en bij de 3600 ton en zal voortgedreven worden door een stel machines met een totaal vermogen van 9600 pk. Het vaartuig zal voorzien zijn van twee schroeven die het zullen toelaten een snelheid van 20 knopen te ontwikkelen.

Het schip zal 900 passagiers kunnen vervoeren en de garages zullen ruimte bieden aan zowat 160 à 170 motorvoertuigen. — B.

Oostendse Vismijnecho's

IJSLANDVIS : MEER DAN GENOEG

Dit is alleszins waar voor sommige soorten waarvan de prijzen eerder matig zijn geweest. Andere soorten als koolvis en rode zeebaars krijgen steeds bevredigende cijfers en hier is de uitvoer wel van belang. Heilbot, gullen en sommige sorteringen kabeljauw en schelvis waren goedkoop. Kreeftjes, die vanzelfsprekend niet meer zoveel gevraagd worden, kregen geen topprijzen maar waren toch nog redelijk in trek. De beste uitslag zal wel deze geweest zijn van de O.224 die dank zij een mooie vangst vis en een flinke partij kreeftjes 380.910 F besomde, dit na een reis van normale duur. Minst van al was nog de opbrengst van de O.81 die met 685.675 F niet genoeg zal hebben om zijn kosten te dekken.

NOG EENS ACHT WITTE BANKERS

Het was al een tijdje geleden dat nog eens acht Witte Bankers op een dag kwamen verkopen, hetgeen vandaag wel het geval was. De meeste vangsten bevatten meer dan 2.000 kg tong en soms aardig wat vis, hetgeen nochtans niet genoeg was om tot een renderend resultaat te geraken. De prijs voor tongen is vandaag immers weer sterk gedaald en de plots sterk gestegen aanvoer van kleine soorten zal hier wel niet vreemd aan zijn. Het zijn inderdaad voornamelijk kleine sorteringen die gebracht worden, hetgeen van aard is om de gemiddelde prijs voor tongen tot een zeer laag peil terug te brengen. Ook tarbot was niet duur terwijl er anders niet veel meer bij was buiten de kleine platjes en de wijtingen. Deze kregen doorgaans opvangprijzen. De opbrengsten waren dan ook verre van schitterend en varieerden van 64.460 F voor de O.223 naar 105.670 F voor de O.112.

MINDER VIS OP DE DINSDAGMARKT

Slechts 12 vaartuigen op de 2e verkoopdag, hetgeen van aard was om de prijzen te doen stijgen voor bijna alle vissoorten. Vooral tongen, platvis en roggen profiteerden hiervan, zodat de opbrengsten uiteindelijk wel bevredigend waren, te meer dat ook kabeljauw flink werd verkocht, en de IJslanders betere noteringen boekten dan gisteren. Slechts een paar schepen vielen kennelijk te licht, en dit omwille van te kleine vangsten.

SCHAARSE WESTVARIANTEN

Twee schepen van de West, waarvan 1 met zeer grote vangst. Roggen kregen betere prijzen dan gisteren. Zo kon voor grote rog 590 F bekomen worden, prijs die gisteren voor keilrog werd betaald. Ook de andere sorteringen rog werden beter verkocht. De kleine gullen die vooral door de O.312 werden aangevoerd kregen zeer hoge prijzen, evenals de wijting trouwens die tot 600 F per ben noteerde. De uitslagen voor deze schepen varieerden van 57.150 F voor de O.147 naar 105.910 F voor de O.312.

Ook van het Kanaal was de aanvoer vandaag veel kleiner dan de maandag, waardoor ook hier betere prijzen genoteerd werden. De vangst was echter niet groot genoeg om een hoge opbrengst toe te laten zodat de Z.405 zich moest tevreden stellen met 94.220 F.

VEEL MINDER IJSLANDVIS

De aanvoer van IJsland was vandaag veel geringer, en de prijs van sommige vissoorten was dan ook gestegen. Kabeljauw en schelvis vooral werden beter verkocht, terwijl koolvis, leng, wijting, rode zeebaars en totten vlot verkocht werden. De opbrengsten waren dan ook bevredigend en in verhouding tot de vangsten die eerder te klein waren, in elk geval voor twee van de drie schepen. De beste uitslag was voor de O.285, met 320.980 F, de hoogste opbrengst was voor de O.298 die 644.534 F besomde. Minst van al was het voor de O.83 met 284.485 F.

BREVETTEN EN VERGUNNINGEN IN KOOPVAARDIJ EN ZEEVISSERIJ

De volgende brevetten en diploma's werden in de loop van de maand augustus 1960 toegekend :

Brevet van kapitein ter lange omvaart : V. Messeeuw ; A. Cattoor ; J. Cornelissen ; J.-P. Verhoeven ; R. Coenye.

Brevet van eerste-luitenant ter lange omvaart : F. Dethier ; E. Deschepper.

Diploma van aspirant-officier ter lange omvaart : H. Boonen ; J. De-weys ; J. Lozie ; J. Hennaux ; M. Janssens ; J. Monseaux ; P. Costermans ; J. Clarisse ; F. Desiron ; R. Vinck ; H. Lange ; G. Daneels ; W. Vrints ; B. Mondzelewski ; A. Hutsebaut ; G. Piron ; J. Cordonnier ; R. Asseau ; R. Ransbeek ; J. Van Landeghem ; P. Gilissen ; J. Goossens ; C. Barbier ; A. De Vos ; R. Vanhuyse ; J. Delvaux ; W. D'Hoo-re ; P. de Moreau de Gerbehave ; D. Tempelare ; W. Legein ; W. Van der Beke ; J. de Pape ; G. Boenders ; Ch. Janssens ; J. Materne ; T. Van Impe ; H. Slootmans ; E. Van Damme ; J. Lobet ; J. Lemoine ; J. Vander Stichele ; P. Blondeel.

Brevet van officier-werktuigkundige 1ste klasse : P. Liners ; O. Dely ; A. Keters ; L. Van Oudheusden.

Brevet van officier-werktuigkundige 2de klasse : F. Nagels ; R. Paque ; R. Deboeck ; M. Kelderman ; G. Smets ; G. Reyns ; R. Bourgeois ; J. Taverniers ; R. Lingier ; A. Dinxins ; A. Van Offenwert ; E. Vandegard ; D. Vansteelandt ; R. Mazijn ; A. Van Lint ; F. Van Loock ; F. Struyf ; W. Van Acker ; A. Bohee ; C. Defryst ; P. Leclercq ; M. Van Mechelen ; W. Haentjens ; M. Darquenne ; U. Devos ; L. Lintermans ; F. Vyt en J. Kellerman.

Diploma van officier-elektriker : A. De Maeyer ; W. Van Saelen ; E. Van der Elst en A. Callebout.

IN TE STUREN PLANS VOOR BOUW EN INRICHTING VAN SCHEPEN

Paragraaf 2 van art. 18 van het Koninklijk Besluit van 12-12-'57 houdende zeevaartspektiereglement legt op dat de nodige plans voor de controle van de bouw en van de inrichting van het schip ten laatste bij de eerste aanvraag tot het verkrijgen van het certificaat van Deugdelijkheid of van het Veiligheidscertificaat bij de Zeevaartspektie in te dienen.

Hierna volgt de lijst van de plans hiermede bedoeld. Deze lijst is niet beperkend, de Zeevaartspektie kan steeds bijkomende plans eisen. De eigenaar of de bouwer van het schip wordt verzocht deze plans in drievoud zo vroeg mogelijk in te sturen.

Een exemplaar van elk plan zal zo spoedig mogelijk met de keur van de Zeevaartspektie worden teruggezonden aan de afzender.

- 1) Algemene beschrijving van het schip ;
- 2) Algemeen langzigt ;
- 3) Algemeen planzigt ;
- 4) Langsdoorsnede met afmetingen van platen en profielen (eventueel van de houten konstruktiedelen) ;
- 5) Dwarsdoorsneden over grootspant en machinekamer met afmetingen van platen en profielen (eventueel van de houten konstruktiedelen) ;
- 6) Algemeen plan van opstelling der masten, laadbomen en lieren ;
- 7) Afzonderlijke konstruktieplans van opstelling van elk type laadboom, met mast en lier (een plan op passend formaat om in het register van het laad- en losgeri geplakt te worden dient eveneens toegevoegd) ;
- 8) Detailplans van lummel en lummelaggers, blokken met toebehoren, staand en lopend want, laadhaken en kettingen ;
- 9) Detailplan van elke laadlier + karakteristieken van de aandrijfmotor ;
- 10) Krachtenplans van elk type laadboom met mast en lier ;
- 11) Opstelling van de navigatietoestellen ;
- 12) Opstelling van de reddingmiddelen, davits, reddingboten, -vloten, -boeien en -gordels ;
- 13) Detailplan van elk type boten ;
- 14) Detailplan van de brandblusmiddelen (pompen, CO₂, schuim, gepulveriseerd water), evenals de lijst der draagbare toestellen met aanduiding van capaciteit, type en plaats van de opstelling ;
- 15) Algemeen plan van de inrichting van machinekamer en de stookplaats ;
- 16) Algemeen lens- en ballastplan met binnendiameters van de pijpen ;
- 17) Algemeen konstruktieplan van de stoomketels en bijhorigheden ;
- 18) Detailplans van de beveiligingstestellen van de stoomketels (veiligheidsklep, waterpeil, voeding, schuim, spui, afsluiters) ;
- 19) Algemeen plan van de stoom-, water- en brandstofvoeding ;
- 20) Algemeen elektrisch schema (hoofd- en noodinstallatie) ;
- 21) Aslijnplan met inbegrip van schroefaskoker en asdichtingen en de karakteristieken van de schroef ;
- 22) Roerplan ;
- 23) Plan van de stuurinrichting met stuurmachine ;

- 24) Plan van de ankerlier ;
- 25) Voor de schepen boven de 200 BRT, het plan der hydrastatische krommen ;
- 26) Een volledig instructieboek voor de voortstuwingsinrichting (machines en ketels) en van de voornaamste hulpwerktuigen ;
- 27) Plan der aanzetvaten met bijhorigheden ;
- 28) Voor de schepen boven de 300 BRT, geen passagiersschepen zijnde, beschrijving, opstelling en voeding der radiotoestellen.

BIJKOMENDE PLANS VOOR PASSAGIERSSCHEPEN

- 1) Alle nodige gegevens voor nazicht van de voorschriften betreffende waterdichte indeling ;
- 2) De schotten en ligging der W.D. deuren ;
- 3) Pijpenplan der W.D. deuren ;
- 4) Openingen in de romp onder en boven de indompelingslijnen ;
- 5) Vertikale hoofdsekties in verband met brand ;
- 6) Voor alle passagiersschepen, beschrijving, opstelling en voeding der radiotoestellen

BIJKOMENDE PLANS VOOR VISSERSVAARTUIGEN

- 1) Een algemeen plan van de inrichting voor de behandeling van het vistuig ;
- 2) Detailplan van vislier, vislieraandrijving en vislierfundatie ;
- 3) Detailplan van de galgen.

ALGEMENE OPMERKING

Voor kleiner schepen (bvb. vissersvaartuigen) mogen meerdere gegevens op hetzelfde plan aangegeven worden op voorwaarde dat alle hoger gevraagde gegevens aanwezig zijn en het plan overzichtelijk en duidelijk blijft.

Het distrikthoofd Het distrikthoofd van de Z.I. van de Z.I. Oostende Antwerpen

BEDRIJFSORGANISATIE IN NEDERLAND

Dat onze Noordelijke gebuur een zekere welstand meemaakt, is een feit.

Men spreekt immers van een gevoelige belastingsverlaging, waar bij ons 20 t.h. verhoging zal toegepast worden.

Alle bedrijven worden er geregeld door een vestigingwet en bedrijfsschappen.

Men kan geen schip bouwen zonder aan talrijke voorwaarden te voldoen.

Men kan geen reder, groothandelaar of kleinhandelaar worden, zonder aan bepaalde wetten en besluiten te voldoen en... een examen af te leggen.

Thans is in het Hollands Staatsblad een besluit verschenen, waar ook voor de leurhandel een vakdiploma vereist wordt.

Bij ons is in het bedrijfsleven alles gestemd op vrijheid.

Maar die vrijheid betekent in veel gevallen : **grillen of eigenbelang** met als gevolg, het doen struikelen van talrijke middenstandsbelangen.

Zij hadden pech...

OPSLEPING 0.59 DOOR 0.133

Terwijl de O.59 van rederes Wwe Huisseune, de visserij bedreef, viel na een half uur de motor stil. Bij een onderzoek werd vastgesteld dat de mazoutleiding gebroken was. De sleephulp van de O.133 van reder Reynaert J. werd ingeroepen die het defekte vaartuig veilig de haven van Oostende binnensleepte. — B.

OP ZEE GEWOND

Ter hoogte van de Kwintebank, week schipper Joannes Calcoen van de N.7 «Christiaan» uit, om een doorvarende stoomboot te ontwijken. Plots kreeg het schip een zware zee, welke op de stuurkabinen neersloeg. Hierdoor werden de ruiten stukgeslagen. De schipper die juist aan het roer stond, werd door de glasscherven aan de handen gekwetst. — N.

SCHROEFBREUK

De N.3 van Jules Rathé «Rita» kreeg tijdens een visserij last met zijn schroef toen hij vermoedelijk tegen een zich onder water bevindend voorwerp moet zijn aangevaren. Beroep werd gedaan op de N.790 van Seger Lycke, die de N.3 op sleeptouw nam. Naderhand kon worden vastgesteld dat de N.3 2 schroefbladen had verloren en dat een derde beschadigd werd.

Ook schipper Isidoor Seys, bevelhebber van de N.702 «Nicole» kende geen geluk tijdens zijn laatste vaart. Immers toen hij tijdens de garnaalvangst zijn schip iets wilde doen zwenken bemerkte hij dat de schroef niet meer aan zijn bevelen gevolg gaf. Weldra bleek het dat men met een breuk aan de schroefas te doen had, zodat hulp per radio diende ingeroepen. Schipper Vandenbrouhede, aan boord van de N.709, die het dichtst in de nabijheid voer nam het schip op sleeptouw, waar ze beiden zonder verdere ongelukken de thuishaven te Nieuwpoort konden bereiken. — N.

VISSERIJNIEUWS

Spanjaarden bekommeren zich om de kommercialisatie van vis

In een van zijn laatste uitgaven bekommert het visserijtijdschrift « Industrias Pesqueras » uit Spanje zich om de kommercialisatie van de vis. Volgens dit blad is de vishandel in Spanje praktisch blijven stil staan en nog op zeer primitieve grondvesten gebaseerd. Op het ogenblik zijn de toegepaste methodes volledig op de improvisatie en spekulatie aangewezen. De economie van een mogendheid mag niet blijven stil staan op dergelijk weinig soliede situaties. De toekomst wordt evenwel met een goed oog tegemoet gezien. Met de volledige ommekeer die zich heeft voorgedaan op het terrein van de produktie wordt gehoopt dat de kommercialisatie gunstig zal evolueren. — B.

serij zal beoefenen. De vaartuigen, die een bruto-tonnage van 500 ton meten, zullen in paar of alleen vissen. Deze vaartuigen zullen eveneens een snelvries-installatie aan boord hebben en zullen Vlgo als thuishaven hebben. — B.

Vijf Ierse vissershavens zullen uitgebreid worden

Vijf havens van de Ierse republiek zullen uitgebreid worden, nl. Killybegs, Howth, Castletownere, Passage East en Galway. Deze 5 havens zullen van staatswege kredieten toegekend worden voor een totale waarde van 1 miljoen pond teneinde de visserijindustrie uit te breiden. Deze havens werden verkozen na het bezoek van een Zweeds expert, om reden van hun ligging ten opzichte van de visgronden, hun markten en enkele andere factoren. — B.

De IJslandse visserij in 1959

In de loop van het jaar 1959 bedroeg de totale produktie in IJsland 564.407 ton. In het vorig jaar, dus 1958 bedroeg de totale aanvoer slechts 505.000 ton en 436.327 ton in 1957. De voornaamste vissoort van de IJslandse visserijgronden, de kabeljauw, besloeg 232.000 ton. De totale haringaanvoer bedroeg 182.837 ton, terwijl de andere vissoorten voor het overige instonden. — B.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN

ABONNEMENT OP

HET VISSERIJBLAD

Slechte kritiek voor de fabriekschepen

Vele mogelijkheden, zoals ondermeer, de Sovjet Unie en West-Duitsland gebruiken moederschepen, die zich bezighouden met het ophalen van de vangsten die gemaakt werden door de vissersschepen, en hiervan werd algemeen veel verwacht. Volgens een deskundige echter te Rosstock, is dit overladen van vissersvaartuig naar moederschip niet altijd aan te raden. De vis is vaak beschadigd en gekwetst en de bakkerijen vinden er een goede ontwikkelingsplaats. In verband hiermede werd een nieuw plan ontworpen in de vorm van verwisselbare ruimen. Deze ruimen zijn verdeeld in verschillende afdelingen die op hun geheel kunnen overgeladen worden op het moederschip. Deze methode zal echter het werk van vissers en laders merklijk verzwaren. — B.

Nieuwe rederij in Spanje

Einde juni werd een nieuwe rederij opgericht in Spanje, nl. de Pescanova, en die in hoofdzaak de vis-

MOEILIKHEDEN MET DE SPROTOPVANGREGELING

ONVERBIDDELIJK OPTREDEN TEGEN ONWILLIGE OOSTENDSE KUSTVISSERS DIE DE SPROTOPVANGREGELING IN GEVAAR BRENGEN IS NOODZAKELIJK

Het zal U niet verwonderen dat wij ook even de «sprotzaak» aanraken.

Wij zeggen «sprotzaak», want zoals U weet is het een ganse historie geworden.

Laen wij nu alle nevenbedenkingen buiten kijf en werpen we alle details even over boord. Een kort relaas van het verloop der laatste maanden kunnen wij U echter niet sparen.

Vanuit de Rederscentrale gaat sedert enkele maanden een intense werkzaamheid uit betreffende de sprot en sprotopvangregeling. Besprekingen, onderhandelingen, en konfrontaties... geen moeite werd gespaard. De belofte van de Rederscentrale werd ingelost: de sprotopvangregeling werd erkend door 't Ministerie van Landbouw. Er kon met vreugde een punt gezet worden achter een moeizame periode van engelachtig geduld en grote inspanningen: sprot ingeschald in het geheel van de erkende opvangregeling; het lang verbeide ogenblik was aangebroken.

De reglementering inzake sprotopvangregeling, zoals deze gesproken was uit de besprekingen met de hogere overheid, werd geproklameerd bij middel van publikaties in weekbladen, het zenden van omzendbrieven aan de betrokkenen, het voorleggen ter bespreking in twee vergaderingen, waartoe eenieder uitgenodigd werd. Elkeen was er van op de hoogte!

Gezien de moeilijkheden door sommigen veroorzaakt en ingevolge het aandringen van praktisch alle sprotvangers, werd overeengekomen een week vroeger te laten uitvaren, nl. op 3-10, i.p.v. 10-10, zoals aanvankelijk werd vastgesteld. Te dier gelegenheid werd vanwege het bestuur van de Rederscentrale gewezen op de gevaren welke verbonden zijn aan het al te vroegtijdig uitvaren op sprot, nl. in de eerste plaats voor wat de kwaliteit betreft en in de tweede plaats voor wat de afzet betreft.

Wij herinneren ons nog maar al te wel dat zulks allemaal als theorie werd geacht en dat er sprot was en sprot van goede kwaliteit en dat nog langer wachten om uit te varen uit de boze was. Niets mocht baten, men wou en men zou uitvaren!

Teneinde te voorkomen dat enkelen zouden profiteren ten koste van de anderen, heeft het bestuur van de Rederscentrale zich uiteindelijk verplicht gezien, vroeger te laten uitvaren, zij het dan dat deze toestemming met enig leedwezen werd gegeven. De moeilijkheden zouden nu immers niet uitblijven.

En ze zijn er geweest ook. Een eerste vereiste tot het bekomen van een vlot lopend systeem was het zeeften. De eerste dag had men te Oostende niet gezeefd; het bleek onmogelijk (?) Dinsdag zeefde men toch!

Maandag was niets gezeefd en werd dus sprot op de kade gezet die wij als «mixte» zouden kunnen bestempelen. Telling der stalen wees op hoeveelheden van 105 tot zelfs 120 stuks en meer in één kg.

De onderrichtingen strikt in acht genomen, moest in feite praktisch alle aangevoerde sprot maandagavond automatisch naar de vismeelfabrieken verwezen worden... à 0,10 F het kg.

Nu staat wellicht niemand zo begripend tegenover dit financieel fiasko als de Rederscentrale. Het is niet moeilijk om het schrijnende van deze zaak in te zien. Spijts alle besprekingen en het zoeken van andere uitwegen, kon geen oplossing bereikt worden. De vismeelfabrieken was de enige uitweg. Er was dus het reglement en dit diende toegepast.

SOMMIGE OOSTENDSE KUSTVISSERS ONWAARDIG GEHOLPEN TE WORDEN

De geschapen toestand was echter opgedrongen door de sprotvangers zelf. Ze waren op voorhand verwittigd van de gevaren verbonden aan het vroegtijdig uitvaren.

Tegen de onderrichtingen van hogerhand in, maar met de bedoeling de vissers tegemoet te komen werd maandagavond besloten alle aangevoerde sprot te laten verkopen, niettegenstaande het feit dat de genomen stalen uitwezen dat het geen sprot was van max. 100 in één kg. De sprotzaak nam een aanvang en niemand kon er de gevolgen van voorspellen. Elke verkoop zou gestopt worden aan 4 F. Voor de sprot van max. 100 stuks in één kg, zou de sprot opgevangen worden aan 4 F; de reder zou dit bedrag ontvangen en de opgevangen sprot werd het eigendom van de Oera. Voor de andere (+ 100 stuks) zou gestopt worden aan 4 F, naar de vismeel verwezen worden en de vismeelprijs zou uitbetaald worden.

De eerste verkopen werden boven de 4 F verkocht. De laatsten echter niet meer! Tijdens één verkoop werd de sprotopvangregeling verraden en weigerde een reder aan 4 F te stoppen. Uitsluiting voor gans het seizoen was voor zulke gevallen voorzien en in deze zin zal de reglementering toegepast worden. Voor één verkoop diende Oera op te vangen aan 4 F gezien het staal aan de vereiste voorwaarden voldeed.

Moeilijkheden rezen alsdan voor deze gevallen waarvan de vangsten naar de vismeelfabrieken dienden verwezen. Het geleverde werk en getrotseerde gevaar werd voor deze gevallen inderdaad niet

in het minst beloond, maar een andere uitweg in het kader van de opvangregeling bestond alsdan niet. Alleen commerciële sprot mag op de markt verkocht worden.

De verkopen te Nieuwpoort kenden een normaal verloop en te Zeebrugge werd geen sprot aangevoerd.

Ziedaar in grote lijnen het verloop van het voorspel en van de aanvoer van de eerste sprot te Oostende waar het inderdaad een «ontmoedigende start» betekende. Ontmoedigende start voor sommige vissers, maar eveneens voor deze personen die sedert maanden zich weerom hebben ingespannen voor de sprotopvangregeling.

Want om nu eens eerlijk te zijn: voor elkeen die nu recht in zijn schoenen zit en eens een ogenblik zijn gezond verstand gebruikt is het niet moeilijk verstaanbaar dat het moeten ondervinden dat maandenlange inspanningen verkafferd worden door het niet medewillen van deze in wiens voordeel de sprotopvangregeling werd ingesteld, een even magere verdienste is, als de vismeelprijzen welke voor de sprot gegeven worden.

Wanneer men dinsdag kon zeeften, had men dat maandag ook gekund, en een eerste stap naar een normaal verloop zou reeds gezet geweest zijn. Maar men probeerde het anders. Men zou toch niet durven ingrijpen, was de leuze van opstokers en als men het deed, dan zou men die mannen in het dok gooien, enz...

Naar het schijnt zullen ditmaal onverbiddelijke maatregelen genomen worden en we kunnen de Rederscentrale, die in het belang van alle reders zoveel doet, geen ongelijk geven.

De Staat moet niet nodeloos miljoenen ter beschikking stellen van mensen die denken dat zij de wetten te stellen hebben.

Wanneer dan een beslissing genomen wordt in het voordeel van de vissers, dat er dan nog zijn die hun eigen kollega's en zichzelf veroordelen en met één «niet stoppen, doorgaan!» een eerste stap plaatsen om de sprotopvangregeling te verraden en niet alleen zichzelf daarmee schaden, maar eveneens tal van hun eigen kameraden benadelen, bewijst weerom dat er steeds zullen zijn die associaal genoeg zijn om zich niet te geven aan een spontane samenwerking.

Deze sprotvangers welke hun sprot aan de vismeelfabrieken afstonden, kunnen niet anders dan eerbied afdwingen, omdat zij in momenten waar de nood dringt, eerlijk hebben kunnen blijven tegenover zichzelf en tegenover hun kameraden, omdat zij solidair hebben kunnen zijn, al was het dan ook nog met enige weerzin, omwille van het grote financiële fiasko.

Voor zulke mensen kan en zal de Rederscentrale iets doen, omdat zij zulks verdienen. Zij hebben de opvangregeling ondersteund terwijl anderen door hun kortzichtigheid het verdoemden, en de gevolgen van hun handelwijze tegenover hun kameraden zullen te verrechtvaardigen hebben.

Het spreekt echter vanzelf dat wanneer door onwil of afzijdigheid, de sprotopvangregeling valt, er moeilijk nog naar Brussel zal kunnen gegaan worden om de sprotopvangregeling terug in werking te laten treden.

En eens zover, weten wij maar al te wel wie er de dupe zal zijn. Maar toch geldt eveneens het spreekwoord dat de kruik zolang te water gaat tot zij breekt. Het zal de Rederscentrale zijn die alles in het werk zal stellen om zulks te voorkomen, welke ook de tegenkantingen zijn, maar het zijn echter de kustvissers zelf die hiermede in verband het grootste gewicht in de weegschaal kunnen leggen. Wanneer zij niet in gemeenschap de vastgestelde schikkingen volgen, wel, daartegen is dan de goede wil van anderen die het goed menen niet bestand.

Maar dat men op dat ogenblik dan niet de verantwoordelijkheid afwimpelt op de schouders van een organisme dat alles veil heeft voor de vooruitgang en behoud van de zeevisserij, en inzonder voor de kustvisserij (wat men er ook van zegge), maar dat de betrokken vissers dan zo eerlijk zijn om te zeggen: het zijn wij zelf die de sprotopvangregeling gekelderd hebben.

BESLUIT

En het zijn deze personen die nu wel eens even willen nakaarten over dit geval. Ze wensen nu eens juist hun mening te kennen te geven?

DE «CAPE NORD» NAAR NEDERLAND

De reder D. Joh. Krijger te Zandvoort (Holland) heeft de ruim 61 meter lange trawler «Cape Nord» overgenomen van de Franse rederij Del Pierre in Fecamp. Het schip, dat over enkele weken in IJmuiden verwacht wordt, zal de naam «s-Gravenhage» krijgen. Het wordt de grootste trawler van Nederland.

Het schip was eerst eigendom van een Duitse rederij. Gebouwd als stoomschip, werd het enkele jaren geleden in Zaandam voorzien van een 1200 pk sterke dieselmotor van Werkspoor.

De trawler is geschikt voor de uitoefening van de visserij. Het fabriekschip «Rotterdam» is nu in Delfzijl in aanbouw voor de heer Krijger. Deze voormalige trawler zal in januari in de vaart komen.

**PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !**

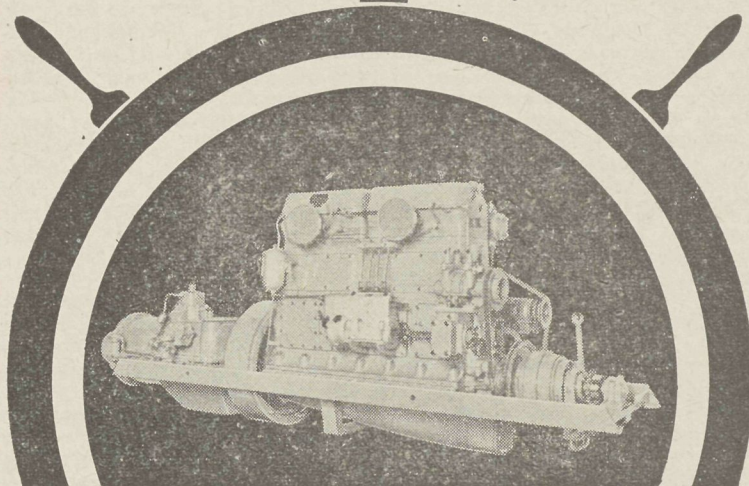
DIESEL



MERCEDES-BENZ

DIESEL

Scheeps- motoren
spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker



van 20 tot 3.000 PK.

Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land
MATINAUTO PVBA

1072, WAVERSE STEENWEG — BRUSSEL 16 — Tel. 35.20.20 (10 l.)

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & C

2189V

REDERS en
VISSERS,
VOOR UW

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

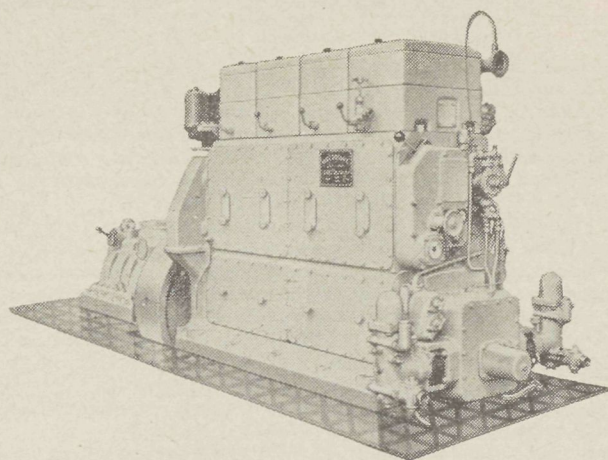
wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A., VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

DIESEL MOTOREN A.B.C.

VAN 4 TOT 750 PK



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.

Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)

AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56

P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66

2049V

MOTOR MACK - DIESEL 130 PK - 2.000 T

met injectiepomp — starter — dynamo en compressor

Enige prijs : 18.000 F

Omkeerkoppeling in oliebad voor 200 P.K. Prijs : 7.500 F

Schrijven bureel blad onder nummer 2329V

Zij hadden pech...

WINCH GEBROKEN

VAN O.265

Terwijl de N.805 «Irene-Hedwig» van reders Velghe G. en Wwe Verheye, de visserij bedreef sloeg de korre plotseling vast. In een poging om de netten terug aan boord te winden brak de riem van de winch, alsook het voetstuk. De bemanning slaagde er tenslotte toch in de boel aan boord te krijgen. — B.

SCHROEFSCHADE Z.733

Toen de Z.733, «Heldenhulde» van reder Vantorre Constant, op terugreis was kreeg het vaartuig opeens een zware slag op het achterschip, op ongeveer 2 mijl NNW van Zeebrugge. Men veronderstelt dat het schroef op een zich onder water bevindend voorwerp geslagen is. Bij laag water werd vastgesteld dat één blad van het schroef geslagen was. — B.

OPSLEPING

N.702 DOOR N.709

Terwijl de N.702 van reder Geeraert Prosper, de garnaalvisserij bedreef, werd vastgesteld dat de schroef niet normaal werkte. De motor werd stilgelegd en na een onderzoek werd vastgesteld dat de presbout van de reductie losgeslagen was. Langs de radio werd de sleephulp ingeroepen van de N.709 die in de nabijheid viste, en die het defekte vaartuig naar Nieuwpoort opsleepte. — B.

OPSLEPING

N.3 DOOR N.790

Terwijl de N.3 van reders Rathé en Durnez de visserij bedreven werden plots hevige kloppingen op het achterschip gevoeld. De motor werd afgezet en in het schroefwater gekeken, waar niets abnor-

maals gezien werd. De motor werd opnieuw ingeschakeld en vastgesteld dat de motor onbelast draaide. De sleephulp van de N.790 werd gevraagd, die het defekte vaartuig naar de haven van Nieuwpoort opsleepte. Op het droge werd vastgesteld dat twee schroefbladen weg waren. — B.

SCHADE AAN

O.183 DOOR O.115

De O.115, van reders Lebluy G. en A., die gemeerd werd langsheen de kade voor de haringhalle kwam op een gegeven moment in aanraking met de aldaar gemeerde O.183, van reder Tahon. De kam, stuurboord midscheeps van de O.183 werd geplooid. — B.

STORMSCHADE O.806

Op terugreis zijnde, had de O.806 af te rekenen met stormweder. Er werd vastgesteld dat er water in het schip kwam, gesijpeld, zodat de bemanning zich verplicht zag de dekomp en bilgepomp in werking te stellen. Het schip werd voor nazicht op de slipway geplaatst. — B.

STORMSCHADE O.126

Terwijl de O.126 van reder E. Deckmyn de visserij bedreef kwam plotseling een hevige storm opsteken. De korre werd ingehaald en koers gezet naar de thuishaven, waarbij vastgesteld werd dat water in het schip sijpelde. Tijdens een nieuwe reis werd opnieuw water in het vaartuig vastgesteld zodat de pompen dienden gebruikt te worden. Op de slip werd vastgesteld dat verscheidene verdubbelingen losgeslagen waren, alsook kalfaatwerk. — B.

oostendse markt en vismijnecho's

Enkele dagen later dan verleden jaar, werd maandag de eerste sprot aangevoerd. De aanvoer was dit jaar meteen veel groter en alhoewel de kwaliteit redelijk goed was konden toch geen bevredigende prijzen bereikt worden. Enkele vangsten, moesten reeds worden opgevangen aan de minimumprijs van 4 F per kg, terwijl andere sprot van meer dan 100 stuks in een kg naar de vismeelabrieken verwezen werden.

Van een primeur is overigens dit jaar geen sprake aangezien de frigo's nog voorraad hadden en uit Nederland vorige week reeds sprot werd ingevoerd. Alles bijeen, wat de prijs betreft, een teleurstellende inzet van het sprotseizoen; de vangsten zijn op zich zelf wel renderend.

Wat de visaanvoer betreft, deze was ongeveer even groot als verleden week, met een lichte vermindering voor de IJslandse soorten en een verhoging van de aanvoer

van Noordzeevis. Van het Kanaal en van de Witte Bank werd ook meer vis in de markt gezet zodat over het algemeen de aanvoer beter gevarieerd was dan verleden week. Zoals steeds was de kwaliteit het minst op de maandagmarkt, dit als gevolg van te lange reizen. Dat dit absoluut geen voordeel bijbrengt, heeft men kunnen vaststellen want voor de mindere kwaliteit werd veel minder betaald en mits enkele dagen vroeger te verkopen had men even veel gekregen als iedereen en daarenboven minder kosten gemaakt.

De opbrengsten waren vooral de maandag voor verschillende schepen te laag, dit als gevolg van de te kleine vangsten en de lage prijzen voor tong en roggen. Ronde soorten werden gans de week redelijk duur verkocht terwijl dinsdag en woensdag voor de meeste soorten een stijgende prijs werd genoteerd.

De kustvisserij die op garnaal viste deed het middelmatig, in die zin dat sommige schepen grote vangsten binnenbrachten, terwijl andere dan weer zeer weinig garnaal losten. De prijs voor deze garnaal blijft zoal op hetzelfde peil, hetgeen alleszins meer is dan verleden jaar, toen de aanvoer echter veel groter was.

In de maand september alleen reeds werd een mindere aanvoer van meer dan 50.000 kg genoteerd en dit te Oostende alleen. Het is dus wel normaal dat de prijs hoger is dan andere jaren op dit tijdstip. De kustvisserijvaartuigen die op vis varen doen het nog altijd goed al zijn de tongenvangsten nu minder groot dan verleden week, toen sommige van deze schepen tot 500 kg tong binnenbrachten, na één nacht vissen. Voor dezen die er bij geweest zijn zal het zeker deugd gedaan hebben.

De totale aanvoer bedroeg deze

week 12.695 bennen vis, 17.000 kg haring, 39.650 kg tong en 15.800 kg kreeftjes. Deze aanvoer werd in de afslag gebracht door 58 vaartuigen, waarvan het grootste deel maandag kwamen verkopen.

De aanvoer van IJsland besloeg weer het grootste deel van de markt aangezien door 11 schepen 8.710 bennen vis en 15.800 kg kreeft werden gelost. Kreeftjes kregen zoals verwacht matige prijzen die echter toch nog boven de 500 F per ben bleven. De verschillende vissoorten kregen bevredigende prijzen, met kabeljauw en schelvis vooral dinsdag duur.

De opbrengsten waren doorgaans bevredigend al was de kwaliteit het minder, op de maandagmarkt. De hoogste uitslag was voor de O81 met 675.685 F, dit echter na een lange reis van meer dan 20 dagen.

Van de Noordzee kwamen vier schepen verkopen met 850 bennen vis en 17.000 kg haring. Noordzeevis daalde op de woensdagmarkt, kabeljauw wel te verstaan, platvis en steenschol, gullen en schelvis waren peperduur. Haring kreeg een goede prijs, de opbrengsten waren renderend voor deze schepen. Zes Kanaalschepen verkochten 930 bennen vis en 1.000 kg ton. De vangsten voor deze schepen waren ongeveer alle dezelfde, hetgeen de prijs voor keilrog nogal drukte. De opbrengsten waren dan ook doorgaans nogal laag en weinig renderend.

16 Witte Bankers brachten 665 bennen vis en 30.500 kg tong op de markt. De tongenprijs steeg van maandag naar woensdag.

Maandag was de tong zeer goedkoop en die dag werden dan ook de minste uitslagen bereikt. De vangsten waren niet bijzonder groot, zodat over het algemeen lage uitslagen geboekt werden.

Door 7 Kreeftenputters werden even veel goed verzorgde vangsten binnengebracht die bevredigende opbrengsten gaven. Buiten het einde van de woensdagmarkt werd platvis doorlopend duur verkocht. Tarbot steeg dinsdag en woensdag in prijs, maar was toch nog niet duur. Door 11 Westschepen werden 800 bennen vis en 2.300 kg tong aangevoerd. Roggen kenden een redelijke markt, vooral woensdag, keilrog bleef echter goedkoop. Wijting was duur en kreeg tot 600 F per ben.

Slechts 1 Oostschip aan de afslag van de ganse week. Dit schip loste 50 bennen vis en 1.500 kg tong en bereikte een bevredigende opbrengst. De 2 schepen die woensdag van de kust kwamen verkopen deden het verre van slecht en kregen voor hun zeer verse vis een mooie prijs.

ANVUER en OPBRENGST PER SCHIP

Zaterdag 1 oktober

WITTE BANK

O.131	15	40	1500	75.598
O.279	15	40	1500	78.720

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	1-10-1960	3-10-1960	4-10-1960	5-10-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	49,40-50,80	38,—48,—	46,50-52,20	50,—54,—
3/4 tongen — 3/4 sole	44,40-47,—	34,80-48,—	47,—51,—	50,—53,—
Bloktongen — Sole moyenne	41,—41,20	30,60-47,20	44,—50,80	50,—54,—
Voor kleine — Toute petite	34,60-39,40	25,40-41,20	35,40-46,60	49,—52,40
Kleine — Petite	19,40-19,80	13,20-26,60	19,80-26,—	27,40-33,40
Tarbot groot — Turbot, gros	32,—40,—	30,50-38,—	36,—43,—	35,—46,—
Middel — Moyenne	23,—	21,—35,—	28,—34,—	20,—27,—
Kleine — Petite	15,—17,—	12,50-16,50	14,—21,—	21,—23,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	16,—	17,—18,—	17,—19,40
Grote iek — Grosse	.....	14,—15,50	14,—16,—	15,—16,50
Kleine iek — Petite	.....	13,—	15,—	15,40-15,60
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	13,40-14,—	13,—15,—	13,20
Platjes — Toute petite	4,—	4,—5,80	5,—7,60	4,—6,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	21,—22,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	19,50
Kleine — Petit	.....	.....	7,60-9,60	10,80-14,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	18,20-20,—	23,—
Middel — Moyen	.....	15,60-17,50	9,—13,—	10,—14,—
Kleine — Petit	.....	6,—10,40	6,—12,—	6,60
Rog — Raie	.....	3,40-8,—	.....	5,90-13,—
Rode poon — Perlon	1,30	3,—	4,50-7,20	4,—6,80
Grauwe poon — Grondin	8,—	10,—17,—	15,60-23,40	3,—3,60
Kabeljauw — Cabillaud	6,—7,—	6,60-10,—	7,40-12,—	18,—26,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	25,—31,60	.....	8,—16,—
Hozemondhamme — Baudroie	3,—6,40	3,—10,—	4,40-12,—	23,—31,—
Wijting — Merlan	.....	.....	6,80-12,—	3,60-11,20
Schar — Limande	.....	10,50-17,80	13,—20,—	4,—6,20
Steenschol — Sole limande	.....	6,20	8,60-10,—	13,40-22,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	7,30-9,—	10,—	4,80-8,60
Hondshaai — Roussette	.....	.....	6,20-6,40	6,40-7,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	4,40-11,20	7,80-18,—	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	7,10-13,—	7,40-13,80	6,80-13,—
Rode knorhaan	.....	12,—25,—	13,—19,—	12,—17,—
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	15,—17,60	14,—24,60
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	10,—16,80
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	8,—
Kongeraal — Congre	.....	13,60-17,—	.....	7,—8,50
Leng — Lingue	.....	.....	6,40-10,40	12,80-17,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	2,40-3,20	3,—	39,50
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	5,—
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	32,—42,—
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	10,20
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	12,20
Zeewolf — Loup de Mer	.....	11,50-25,—	.....	9,60-13,40
Pollak — Lieu jaune	.....	26,60	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....

WEST				
O.532	2	10	300	14.760
O.267	3	20	100	11.080

Maandag 3 oktober

IJSLAND				
O.81	22	1900	—	685.675
O.331	20	550	3000	252.238
O.224	18	650	4200	380.910
O.239	18	650	1500	311.620
O.324	20	600	3300	302.320
KANAAL				
Z.581	15	200	—	111.520
Z.543	15	170	—	110.390
Tongen				
Z.516	15	150	500	95.003
O.174	15	150	—	76.390
WITTE BANK				
O.127	15	40	2000	74.040
O.218	15	40	2300	87.190
O.112	18	90	3000	105.670
O.153	15	40	2200	90.080
O.223	15	20	2000	64.460
Z.511	15	20	2000	71.890
O.283	15	30	2000	70.070
Z.321	14	100	1400	77.930
WEST				
N.763	10	110	400	71.639
N.715	8	60	500	42.790
N.761	8	100	200	53.650
O.327	7	70	600	40.100
N.819	9	80	300	40.900

KREEFTENPUT				
O.105	15	120	500	88.460

Dinsdag 4 oktober

IJSLAND				
O.83	19	650	—	284.485
O.298	18	1500	—	644.534
O.285	19	650	600	320.980
NOORDZEE				
Haring				
O.329	16	320	—	188.205
O.124	11	70	17000	156.655
KANAAL				
Tongen				
Z.405	14	130	500	94.220
WITTE BANK				
Tongen				
O.287	16	50	2000	114.680
O.165	16	25	1600	60.000
KREEFTENPUT				
Tongen				
Z.549	12	70	1000	104.740
WEST				
O.147	10	60	500	57.150
O.312	10	170	—	105.910
OOST				
Z.468	12	50	1400	81.460

STEEDS MINDER VOOR DE GARNAALVISSERS

We zeggen wel voor de garnaalvissers, en hiervoor is een reden. Immers, de kustvissers voeren dit jaar lang niet allemaal op garnaal. Het grootste deel beoefende zelfs gedurende een groot deel van het jaar de visvangst langs de kust en hier waren de resultaten veel beter. Er werden regelmatig grote vangsten binnengebracht die vlot werden verkocht. Dit was slechts gedeeltelijk waar voor de schepen die op garnaal visten. Hier ook werd de vangst vlot verkocht en was er van een afzetprobleem hoegenaamd geen spraak. Wel een aanvoerprobleem werd gesteld want de ganse aanvoer werd verovertroffen door de vraag. Hierdoor werden ook veel betere prijzen geboekt hetgeen echter niet betlette dat de garnaalvisserij nog merkkelijk minder rendeerte dan in 1959. Voor september waren de cijfers hoegenaamd niet beter, integendeel. Er werd opnieuw een zeer grote achterstand vastgesteld aangezien in plaats van een totale aanvoer van 82.263 kilo thans slechts 15.953 kilo werden verkocht in de garnaalvisserij. De oorzaken hiervan zijn toch dat de vangsten verminderden van 112 kilo per schip tot 39 kilo, en dat het aantal vangsten daalde tot 409 waar dit cijfer vorig jaar 730 beliep. Het gemiddelde van 39 kilo per schip is wel het

hoogste gemiddelde van dit jaar, alles bijeen is het echter nog erg weinig. Dat bij een aanvoervermindering van 80 pct een prijsstijging te noteren valt is tamelijk normaal. Deze prijsstijging was echter niet van aard om de opbrengsten van de garnaalvissers op een renderend peil te houden, behalve dan voor enkele schepen die steeds veel meer binnenbrachten dan de anderen. Toch zal er wel een gedeelte van de vangst langs een andere dan de officiële weg aan de man gebracht zijn, maar dat is in andere jaren ook het geval, zodat het zeker veel minder is geweest. De prijs steeg van 15,17 F naar 38,39 F waardoor de gemiddelde opbrengst per schip «slechts» verminderde van 1710 naar 1497 F. De lang verwachte verbetering is er dus ook deze maand niet gekomen en voor dit jaar zal er van verbeteren wel niet veel meer in huis komen. Het sprotseizoen zal misschien beter worden.

150.000 KG GARNAAL MINDER DAN IN 1959, NA NEGEN MAANDEN

De totale aanvoer aan garnaal na negen maanden van dit jaar belooft 100.357 kg, hetzij 150.289 kg minder dan in 1959. Het weer is dit jaar alleszins niet zo gunstig geweest als verleden jaar en hierdoor is het aantal uitvaarten wel gedaald, toch ligt hier niet de grote oorzaak van de aanvoervermindering. Deze moet echter gezocht worden in de sterk verminderde vangsten en in het feit dat er meer op vis werd gevaren. Hierdoor werden in plaats van 4701 vangsten slechts 2938 vangsten verkocht. Waar de gem. vangst in 1953, 53 kg bedroeg, daalde dit cijfer nu tot 34 kg. Een prijsstijging van 33,80 F naar 49,01 F kon niet beletten dat de opbrengst per schip verminderde van 1802 naar 1674 F. Ook de totale opbrengst van de aanvoer van dit jaar geeft een veel lager cijfer dat nog nauwelijks de helft bedraagt van de opbrengst van 1959. Tegen het einde van het jaar zal de opbrengst voor de garnaalvissers ongetwijfeld tot de helft zijn teruggevallen. Nu daalde dit bedrag reeds van 8.473.208 F naar 4.918.866 F.

ZATERDAGSE WINTERPRIJZEN

Voor de schepen die deze week op de zaterdagmarkt kwamen verkopen zal er wel niet veel goeds te onthouden zijn. Met middelgrote vangsten werden lage opbrengsten bereikt, dit «dank» zij een tongenprijs die sterk daalde. Dit keer wisten de kopers nochtans dat er twee Witte Bankers met tongen op de markt zouden zijn, zodat ze hun klanten in het buitenland konden verwittigen. Toch bleek er weinig belangstelling te bestaan en zo daalden sommige soorten tot beneden de 1000 F per ben. De duurste soort, die zeer schaars was, kreeg nog nauwelijks 50 F per kilo. Het is dus niet aan te raden met tongen nog te komen, evenmin trouwens als met andere vis. Inderdaad, ook tarbot, platjes en dergelijke waren zeer goedkoop en de opbrengsten voor de O.131 en de O.279 beliepen dan ook maar 75.598 F en 78.720 F.

ONGUNSTIGE MAANDAGMARKT

Dit was vooral het geval voor de tongenvissers en de Kanaalschepen. Inderdaad, de soorten die hoofdzakelijk door deze schepen

werden aangevoerd, werden aan erg lage prijzen verkocht. Vergelijk zelf maar: keilrog kreeg in plaats van de gebruikelijk 750 à 800 F per ben nog 500 F. Tongen daalden op een bepaald ogenblik tot 660 F per ben, voor de kleine sortering. Toch is het niet alleen de schuld van de handel dat zulks gebeurde, want tongen waren er zeer veel (20.000 kg) terwijl keilrog ook in grote hoeveelheden werd binnengebracht. Bovendien maakten sommige schepen nogal lange reizen waardoor de kwaliteit niet al te best meer voorkwam. Wat de andere visgronden betreft, hier waden de kleine IJslanders er het best aan toe, aangezien niet alleen flinke vangsten vis maar ook grotere hoeveelheden kreeft konden gevangen worden. Weliswaar waren er ook hier uitzonderingen, en werden soms nogal erg lange reizen gemaakt om aan een vangst te geraken, maar over het algemeen waren de uitslagen hier renderend. Blevan dan nog de Westvissers, welke het verre van slecht deden en soms omvangrijke vangsten binnenbrachten. Toch kwam ook hier de lage prijs meestal een streep door de rekening trekken en werden hogere opbrengsten verwacht voor zulke grote vangsten.

GROTE VANGSTEN KEILROG VAN HET KANAAL

Er werden vier vangsten van het Kanaal binnengebracht vandaag, en alle vier de schepen hadden omtrent dezelfde soorten, met dien verstande dat het ene schip er meer had dan het andere, hetgeen tot uiting kwam in de opbrengst. Deze soorten waren overigens zulke die duur verkocht worden. Immers, keels en soldaten (grote) krijgen over het algemeen alleszins renderende prijzen. Door de grote aanvoer die wel niet zal verwacht geweest zijn, waren deze prijzen echter veel lager zodat 't nog eens bewezen is dat alleen de schaarste de duurte doet ontstaan en dat eens dat een soort regelmatig aangevoerd wordt er weinig belangstelling voor bestaat. Nochtans kan er soms nogal geklaagd worden, dat deze of gene soort niet veel te weinig worden aangevoerd. Moesten onze vissers alle vis even veel binnenbrengen er zou voor hen geen mogelijkheid meer zijn om renderend te vissen, want eens dat van een bepaalde soort een paar honderd bennen op de markt geweest zijn, zit de pest in de prijs. Ondertussen schommelden de opbrengsten voor deze schepen van 76.390 F naar 111.520 F, dit voor de O.174 en de Z.581.

BEVREDIGENDE WESTVISSERIJ

Een vijftal schepen van de West, waarvan vier van Nieuwpoort. Roggen waren als gevolg van de keilrogaanvoer, weinig in trek. Wijting kreeg wel een mooie prijs en gullen bleven steeds duur, vooral de kleine. Het is nu zo dat hoe kleiner de gullen zijn, hoe duurder ze verkocht worden. Zo kregen de paggullen tot 440 F per ben, de grote amper 350 F. Voor deze schepen werden opbrengsten geboekt gaande van 40.100 F voor de O.327 naar 71.030 F voor de nieuwe N.763, die beide keren dat in Oostende verkocht werd, de 70.000 F overschreed.

EERSTE SPROT

AANGEVOERD

Maandagavond werd de eerste sprot van het seizoen 1960-61 verkocht. Er waren in tegenstelling met andere jaren, verschillende koppels op de markt zodat de aanvoer meteen nogal omvangrijk was en ongeveer 50.000 kg bedroeg. Dit was blijkbaar nogal veel, en aangezien er eerst was overeengekomen om slechts op 10 oktober te beginnen, was de uitvoer nog niet klaar. Er moesten dan ook reeds een 3-tal vangsten worden opgevangen hetgeen voor de betrokken reders en vissers minder prettig zal geweest zijn, vooral dat het hier sprot betrof van meer dan 100 in een kg.

De eerste vangst, die bijna 5.000 kg bevatte werd verkocht aan 4,04 F per kg, zodat dit koppel een flinke dag kende. De hoogste sprotprijs was echter 4,16 F, de laagste was 0,10 F, de prijs voor de opgevangen sprot van meer dan 100 in een kg. Laten we hopen dat het ondertussen werd op de eerste dag 47.444 F sprot verkocht voor 75.506 F, hetzij aan een gemiddelde prijs van 1,60 F per kg.

TOCH NOG EENS

HARING

Het was de O.124 die vandaag nog eens op de markt was met een vangst haring van ca. 350 bennen. Deze werden nogal duur verkocht en kregen tot even boven de 500 F per ben. De haring die in kistjes werd aangeboden was merkkelijk duurder dan de andere en was ook van betere kwaliteit. De proef zal alleszins als geslaagd mogen beschouwd worden. Voor de andere haring werd toch ook boven de 300 F per ben betaald, zodat uiteindelijk de opbrengst van de O.124 156.655 F bedroeg. De andere vangst van de Noordzee, bestond voornamelijk uit kabeljauw. Deze kabeljauw, de eerste op de markt deze week, kreeg renderende prijzen die varieerden van 700 naar 1.100 F per ben. Ook schelvis was duur terwijl de kleine gullen ook vandaag weer duurder waren dan de grote soort. De opbrengst van de O.329 was alleszins bevredigend en bedroeg 188.205 F.

VEEL MINDER TONGEN

DIE DUURDER ZIJN

Vandaag waren er slechts twee Witte Bankers aan de afslag, hetgeen van aard was om de tongenaanvoer sterk te doen verminderen, hetgeen op zijn beurt oorzaak was van een merkkelijke prijsstijging. Vooral de voor-kleine sortering was duurder, de kleine soort bleef op ongeveer hetzelfde peil. Tarbot kende een geringe heropleving, terwijl voor de kleine vis een goede prijs werd betaald. De opbrengsten schommelden hier van 60.000 F voor de O.165 naar 114.680 F voor de O.287.

Van de Oost werd een middelgrote vangst aangebracht door de Z.468. Deze vangst werd vlot verkocht en bracht 81.460 F op. Platvis was duur en noteerde prijzen van 650 naar 900 F per ben.

Van de Kreeftenput werd ook slechts één vangst binnengebracht. Ook deze vis werd vlot en duur verkocht zodat het voor de Z.549 eveneens een renderende reis werd: 104.740 F.

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
28-9	12	524	20.197	30,—	46,—	.....
29-9	8	500	18.999	34,—	41,—	.....
30-9	13	615	20.966	26,—	42,—	.....
Tot.	409	15.915	6.124.402			
VISAANVOER TE OOSTENDE						
1-10	4	8.900	180.158			
3-10	23	328.900	3.314.326			
4-10	12	211.850	2.213.019			
5-10	19	160.050	2.069.375			
Tot.	58	709.700	7.776.878			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-9	4	3.406	55.804			
3-10	8	16.829	215.624			
5-10	13	29.189	347.619			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-9	16	880	17.428	16,50	23,—	19,80
30-9	7	273	8.913	31,—	35,—	32,64
1-10	5	272	9.750	35,—	37,—	35,84
3-10	11	467	13.479	26,—	31,—	28,86
4-10	11	385	9.792	23,—	27,—	25,43
5-10	4	104	3.994	33,—	42,—	38,40
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
29-9	16	2.649	53.008	16,—	32,—	.....
30-9	11	1.538	45.861	25,—	36,—	.....
1-10	17	2.753	62.149	17,—	34,—	.....
3-9	16	2.613	64.980	22,—	31,—	.....
4-9	12	2.210	50.189	17,—	31,—	.....
5-9	16	2.335	54.909	21,—	31,—	.....
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
29-9	13	12.515	250.000			
1-10	8	5.640	94.430			
3-10	14	18.500	308.740			
4-10	19	47.850	745.520			
5-10	29	64.200	1.059.940			

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 1 oktober

Schip	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Z.809	1	180	10	4.900	Z.449	11	700	45	59.980																						
Z.456	3	150	15	12.190	Z.93	10	600	50	62.830																						
Z.764	1	200	10	10.640	Z.523	11	550	45	48.020																						
Z.506	1	200	10	7.210	Z.466	2	100	10	9.580																						
Z.517	5	200	30	24.560	Z.465	2	200	12	15.720																						
Z.785	1	200	8	8.390	Z.611	2	180	10	12.820																						
Z.466	1	70	8	6.460	Z.251	3	250	25	21.600																						
Z.409	2	350	10	20.080	Z.520	3	300	20	17.130																						
					Z.409	3	350	20	19.210																						
					Z.264	3	300	30	26.730																						
					Z.518	3	300	25	17.070																						
					Z.477	4	800	30	51.610																						
					Z.508	3	450	20	33.160																						
					Z.553	3	500	30	35.310																						
					Z.512	3	450	30	27.980																						
					Z.538	3	400	20	28.500																						
					Z.515	5	750	30	33.820																						
					Z.458	7	200	80	50.980																						
					Z.517	3	250	25	32.830																						
					Z.233	3	250	20	28.290																						
					Z.60				7.860																						
					Z.470	6	300	30	19.020																						
					Z.408	4	250	25	23.160																						

Maandag 3 oktober

Z.725	1	300	12	12.110
Z.430	8	700	55	48.960
Z.764	1	250	15	16.730
Z.450	1	300	12	14.040
Z.541	9	500	60	50.940
Z.485	1	450	15	16.920
Z.52	1	300	20	18.030
Z.56	1	350	15	16.790
Z.447	1	350	15	14.210
Z.436	1	300	10	12.620
Z.506	1	300	20	21.130
Z.53	1	150	8	8.670
Z.445	8	550	40	46.640
Z.438	2	200	10	11.950

Dinsdag 4 oktober

Z.444	9	400	55	57.850
Z.544	10	700	90	70.870
Z.460	10	800	60	58.830
Z.545	10	700	85	69.410
Z.556	10	800	70	64.790
Z.473	9	600	60	51.870
Z.526	9	800	45	55.880
Z.525	2	400	15	16.200
Z.555	2	800	20	27.610
Z.557	10	500	90	78.830
Z.22	2	250	20	20.280
Z.186	2	350	20	24.140
Z.501	2	600	20	19.530
Z.560	2	400	30	25.800
Z.454	3	250	20	17.730
Z.63	3	300	30	25.160
Z.467	3	300	30	21.680
Z.47	3	500	25	30.340
Z.432	1	100	5	8.690

Woensdag 5 oktober

Z.539	4	300	30	29.280
Z.809	3	250	20	14.550
Z.463	12	600	80	73.560
Z.504	11	700	80	84.820
Z.240	4	1000	30	51.170
Z.199	10	700	45	50.330
Z.551	9	700	50	51.380
Z.453	10	700	50	63.640

Z.449	11	700	45	59.980
Z.93	10	600	50	62.830
Z.523	11	550	45	48.020
Z.466	2	100	10	9.580
Z.465	2	200	12	15.720
Z.611	2	180	10	12.820
Z.251	3	250	25	21.600
Z.520	3	300	20	17.130
Z.409	3	350	20	19.210
Z.264	3	300	30	26.730
Z.518	3	300	25	17.070
Z.477	4	800	30	51.610
Z.508	3	450	20	33.160
Z.553	3	500	30	35.310
Z.512	3	450	30	27.980
Z.538	3	400	20	28.500
Z.515	5	750	30	33.820
Z.458	7	200	80	50.980
Z.517	3	250	25	32.830
Z.233	3	250	20	28.290
Z.60				7.860
Z.470	6	300	30	19.020
Z.408	4	250	25	23.160

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	22-9-50	23-9-60	28-9-60
Grote tong — Grosse sole	29-9	3-10	5-10
Bloktong — Sole moyenne	43-45	41-46	46-48
Fruittong — Sole 3/4	52-53	46-47	47-49
Schone kleine tong — Petite sole	54	49-52	50
Kleine tong — Toute petite sole	44-42	42-43	44-45
Grote tarbot — Turbot gros	28-26	32-28	29
Middelm. tarbot — Turbot moyen	.....	42	41
Varia — Divers	43	38-40	38
Griet — Barbue	32	30	30
Pieterman — Grande vive	.....	26-22	24
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	.....
Middelm. pladijs — Plie moyenne	12	12-14	12-13
Kleine pladijs — Petite plie	12-14	14-16	14
Deelvis — Portion	10	5-10	6-12
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	15-4	21-12	20-11
Rog — Raie	.....	17-15	11-13
Tilten	5-6	8	10
Scherpstaaarten	6	7	7
Halve man	6-4	6-5	6-5
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	.....
Kleine wijting — Petit merlan	7	13-14	12
Bet — Flet	4	5-6	4
Schar — Limande	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	14-11	14-12	14-10
Zeehond — Chien de mer	.....	8-6	6-4
Robaard — Grondin rouge	5	6	6
Knorhaan — Grondin	12	12	13
	5	3-5	6

GENT

VAN 24 TOT 30 SEPTEMBER

3/4 tongen 75-85; voor-kleine 65; grote tarbot 90; middelmatige tarbot 60; kleine tarbot 45; middelmatige griet 60; grote iek 28-35; iek 3e slag 24; middelmatige schelvis 55-65; rog 44-55 kabeljauw 44-65; gullen 20-24; hozemondhamme 48; wijting 16-20; makreel 20-24; rode knorhaan 25-38; repen zeebaars 45-60 ijle haring 20-23; gepelde haringshaai 45-40; heilbot 80-90; koolvis 32; garnaal 70-80 F.

BRUSSEL

VAN 24 TOT 30 SEPTEMBER

3/4 tongen 80-95; voor-kleine tongen 75; grote tarbot 120; middelmatige tarbot 85; kleine tarbot 52; kleine griet 52; grote iek 32-40; platjes 21; middelmatige schelvis 65-75; middelmatige heek 44-60; rog 55-68; rode poon 38-40; kabeljauw 50-75; repen gullen 54-60; hozemondhamme 52-60; wijting 24-29; arend 50; makreel 24-30; repen zeebaars 58-70; ijle haring 24-29; heilbot 90; koolvis 34-40; garnaal 80-90 F.

WIE OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF

neemt een abonnement op HET VISSERIJBLAD

Z.479	3	300	20	19.870
Z.406	3	250	20	12.700
Z.725	2	200	10	8.550
Z.478	2	120	10	6.520
Z.450	1	100	5	5.610
Z.438	1	80	5	5.900
Z.257	5	400	60	49.630
Z.480	4	300	30	27.810
Z.524	2	250	8	16.520
Z.56	1	150	10	8.260
Z.785	2	200	10	12.200

WOENSDAGMARKT

Woensdag 5 oktober

IJSLAND

		Kreeften	
O.86	19	600	245.047
Z.212	18	360	4200
O.242	18	600	261.146

NOORDZEE

O.325	11	240	193.440
O.278	11	220	159.510

KANAAL

O.232	12	130	69.980
-------	----	-----	--------

WITTE BANK

		Tongen	
O.249	12	20	1800
O.170	13	40	1900
O.166	12	40	1600
O.268	12	30	2000

KREEFTENPUT

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolt”

Wantoestanden in IJmuiden

JAARLIJKS VOOR f 1.335.000 VIS AAN VEILPLICHT ONTTROKKEN

KOMMISSIE DRINGT AAN VOOR SNELLE MODERNISERING

Jaarlijks wordt voor 1.335.500 gulden aan vis in IJmuiden aan de veilplicht onttrokken. Op volkomen «illegale wijze» verdwijnt hiervan voor een waarde van 785.000 gulden. Tot deze ontstellende konklusie is een Kommissie van zes reders en groothandelaren in vis gekomen, die naar aanleiding van klachten over een ongezonde situatie in IJmuiden en vragen aan de minister van Verkeer en Watersaat door het Tweede Kamerlid Aantjes een onderzoek heeft ingesteld naar de gang van zaken in het Staatsvisserijbedrijf.

Het rapport, dat met talrijke getuigenverklaringen wordt gestaafd, wordt in bijgevoegde nota's van de «Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen» en de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging onderschreven.

Voor een verbetering van de ontstellend ongezonde situatie in het IJmuidense walbedrijf heeft de Kommissie een twintigtal maatregelen bepleit, waarvan de voornaamste de splitsing van de organisatie in een havenbedrijf en veilingbedrijf is. Het eerste blijvend onder Verkeer en Waterstaat en het tweede in de vorm van een aparte rechtspersoon. (N.V.)

De Kommissie, die zaterdag het welhaast vernietigende rapport over het IJmuidense walbedrijf heeft openbaar gemaakt, werd op 22 maart 1960 na een vergadering van reders en vishandelaren geïnstalleerd. In de Tweede Kamer had de minister Korthals (Verkeer en Waterstaat) tevoren verklaard, dat het bedrijfsleven de klachten over de ongezonde situatie in IJmuiden waar diende te maken... In de Kommissie namen de heren J.N. Osendarp, A. Molenaar, Jac. Lub, E. de Groot, J. v. Gelder en D. J. Gouda zitting.

SCHELMENROMAN

Het lijvige maar zeer overzichtelijke rapport, waarin de meest vreemde praktijken in de IJmuidense vishandel aan boord van vissersvaartuigen worden opgesomd, begint met de conclusie, dat de voornaamste bezwaren van de commissieleden gelden tegen het verdwijnen van aangevoerde vis buiten de normale kanalen. Omdat het wettig bewijs voor het verdwijnen van ongehoorde hoeveelheden vis uit de afslag moeilijk is te leveren heeft de commissie een groot aantal getuigen gehoord en hun verklaringen gepubliceerd.

Deze getuigenverklaringen bevatten voldoende stof voor het schrijven van een moderne schelmenroman... Veel van de verdwenen vis wordt meegenomen onder het motto «Wie appels vaart, die appels eet». In sommige gevallen is dit meenemen van vis een soort gewoonterecht, dat vastgesteld is in de e.a.o.'s

Bij binnenkomst van een vissersvaartuig is het de gewoonte, dat de bemanning een «zoodje vis» huiswaarts neemt. De bedoeling is eigen gebruik. Controle hierop wordt vrijwel niet toegepast. Een politiekontrolle bij één schip bracht aan het licht, dat zeven opvarenden 55 kilo tongen en 50 kilo andere vis meenamen ter waarde van f 200. Op jaarbasis bij 15.000 landingen per jaar en gemiddeld zeven opvarenden per schip zou volgens berekening van de Kommissie voor een waarde van 3 miljoen gulden aan vis worden meegenomen...

Volgens de treil e.a.o. bestaat het recht op 6 kilo zoodvis ter waarde van f 5. Op de overige schepen wordt zeker niet minder meegenomen, zodat op deze wijze voor een waarde van rond f 500.000 direct of indirect min of meer rechtmatig aan de veilplicht wordt onttrokken.

VEEL MEER...

De Kommissie is echter van mening, dat er veel meer dan 6 kilo wordt meegenomen. Als regel kan men de hoeveelheid zelfs stellen op 15 tot 20 kilo per man. Voorzichtig geraamd betekent dit het op onrechtvaardige wijze verdwijnen van een hoeveelheid vis ter waarde van f 350.000 per jaar. Het bij controle achterhaalde voorbeeld steunt echter de opvatting van enige Kommissieleden, dat veel meer van een veelvoud van dit bedrag van f 350.000 sprake is. Vooral bij de kustvloot.

De controle aan de Zuidzijde van de Vissershaven in IJmuiden is zeer slecht. Vooral in het week-eind wordt hier vis uit de wachtende schepen gehaald. Deze hoeveelheid kan geschat worden op 1.000 kilo per week. Zo verdwijnt per jaar op deze wijze gemiddeld voor een bedrag van 50.000 gulden aan vis illegaal...

Het lospersoneel heeft volgens de e.a.o. recht op het verstrekken van zoodvis, zij het dan eenmaal per week. Jaarlijks wordt aldus officieel f 50.000 aan zoodvis aan het lospersoneel verstrekt. Het groot-

ste deel hiervan wordt door de vissers verkocht, waarbij de neiging bestaat om voor eigen consumptie vis uit de afslag mee te nemen. Wanneer er per man voor f 2,50 aan vis voor eigen consumptie wordt meegenomen, betekent dit toch alweer het verdwijnen van 25.000 gulden aan vis per jaar...

Hulpkrachten, meestal oudere mensen, helpen kotterschippers bij het lossen van hun schepen. Zij ontvangen hiervoor veelal een beloning in natura. Ook hierdoor wordt voor een bedrag van f 30.000 aan vis aan de veilplicht onttrokken.

Het rijksperoneel van het Staatsvisserijhavenbedrijf ontvangt vaak vis als tegenprestatie voor verrichten van normale werkzaamheden. De kommissie voert hierbij aan, dat de betaling van dit personeel niet in verhouding staat tot de betaling van de overige werknemers in de vishallen.

Een gedeelte van de aangevoerde vis wordt gewogen door artikulier, waarbij de kleine visserij de gewoonte heeft geheel of gedeeltelijk in natura te betalen, meesetal met tong, openlijk 2 tot 4 kilo, maar informeel soms 5 tot 10 kilo per keer. Op deze wijze wordt voor 150.000 gulden aan vis per jaar aan de veilplicht onttrokken.

Daarnaast bestaat er nog een uitgebreid niemandsland van lieden die hand- en zenddiensten verrichten of alleen maar op vis uit zijn, zodat op allerlei listige wijze vis verdwijnt, dikwijls ook door soortgelijke activiteiten van bepaalde handelaren en detaillisten. Schatting van het totaal is moeilijk. Zeker is dat op deze wijze rond de f 100.000 aan vis per jaar verdwijnt. In deze sector bestaat soms samenwerking tussen bepaalde vroegopenstaande vispakhuizen en rederijpersoneel, alsmede kleinhandelaren.

Tenslotte bestaat het verschijnsel, dat in opdracht van de rederij vis voor de veiling wordt weggenomen. De waarde van deze hoeveelheid kan geschat worden op 75.000 gulden per jaar.

De Kommissie van het verdwijnen van vis als volgt samen: 550.000 gulden aan verdwenen vis op legale wijze via de e.a.o.-rechten; verdwenen vis op illegale wijze vóór de lossing f. 400.000, en verdwenen vis op illegale wijze na de lossing f. 385.000. Onder illegaal verstaat de Kommissie in dit geval die vis, die aan de veiling wordt onttrokken buiten e.a.o.-regelingen en bemanning-zoodvis zonder e.a.o. in hoeveelheden van meer dan zes kg.

WORDT VERKOCHT

Een 47-jarige verklaarde aan de kommissie, dat er in Katwijk gedurende het weekeinde geen vis door de kleinhandelaren verkocht kan worden. Naar schatting 75 kisten vis worden in het weekeinde door de vissers in Katwijk verkocht of weggegeven. Zelfs in Leiden ondergaat de verkoop van vis

in het weekeinde een merkbare afname van deze aanvoer...

Een wachtmens van 70 jaar vertelde, dat hij dikwijls van schepen zware zakken zoodvis ziet meenemen, waarvan de inhoud beslist meer is dan het toegestane maximum van 6 kg. Andere getuigen verklaarden de Kommissie, dat in het weekeinde aan de stille zuidzijde vaak 6 tot 16 kisten vis uit de schepen in busjes en personenauto's wordt geladen.

Een weger heeft een fiskale navordering gekregen vanwege het ontvangen van betalingen in natura, zo vertelde weer een andere getuige.

Een 43-jarige getuige verklaarde «Er hangt een sfeer rondom de veiling en dikwijls ook daarvoor van samenspanning van sommige personen tot ontvreemding van losse hoeveelheden vis. Een frappant voorbeeld hiervan was het verdwijnen hiervan van een door het laboratorium gekochte kist schelvis, waarop 2 naambriefjes plus extra een zeldzame vis. Toen men na de veiling de kist wilde weghalen, lagen er alleen nog de 2 briefjes en de zeldzame vis. De schelvis was verdwenen.»

NIET WATERDICHT

De kommissie zegt in het rapport, dat te IJmuiden het begrip veilplicht allesbehalve waterdicht is. Voor de handel werkt dit uitermate storend en de morele, zowel als de organisatorische kant hiervan zijn uiteraard niet aanvaardbaar.

Organisatorisch valt allereerst op, dat de aanvoerders zich onvoldoende van hun verantwoordelijkheid bewust zijn en door gebrek aan samenhang enerzijds misstanden zijn gegroeid, terwijl anderzijds passende maatregelen ter opheffing hiervan achterwege zijn gebleven.

De indruk bestaat, dat de grote treilvisserij naar omstandigheden de organisatie het meest draagt, doch in het bijzonder de kustvisserij en de aanvoerders buiten IJmuiden anders dan uit Katwijk zich aan het geheel te weinig gelegen laten liggen, terwijl juist zij in hoge mate de ook uit overbezetting voortvloeiende moeilijkheden veroorzaken.

Ook de vishandel is aan de misstanden debet, vooral daar waar bepaalde handelaren aan de veilingplicht onttrokken vis kopen. Voort zegt de Kommissie, dat het Staatsvisserijhavenbedrijf door onvoldoende orde en controle mede verantwoordelijk is voor de onbevredigende situatie.

Tenslotte zijn de gespannen arbeidsverhoudingen ten gevolge van overbelasting door de steeds toenemende aanvoeren en het daaruit voortvloeiende ruimte- en tijdsgebrek bevordelijk voor de ontwikkeling van slordigheden en vrijheden.

In het IJmuidense walbedrijf is de situatie in menselijk en in technisch opzicht nog vrijwel gelijk aan die van 50 jaar geleden.

NOTA VAN ZEEVISGROOTHANDEL

PRIJS ZWARTE NEVENHANDEL STOORT ERNSTIG DE NORMALE HANDEL

Met ontsteltenis heeft de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging kennis genomen van de inhoud van het rapport van de commissie van zes, aldus een nota van deze vereniging. De Vereniging wil in deze nota niet ingaan op het morele, juridische of fiscale aspekt van de diverse vormen van ontvreemding, onttrekking aan de veilplicht of betaling in natura. De vereniging acht de belangen van de groothandel echter direct aangetast door de grijze of zwarte nevenhandel, die met een omzet van 1 à 2 miljoen gulden per jaar, het openlijke handelsapparaat ernstig stoort.

De twintig aanbevolen maatregelen van de commissie van zes worden in het algemeen door de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging onderschreven en aangevuld. «Opvallend is in de eerste plaats dat de organisatie binnen de sfeer van de producenten bijzonder zwak is gebleven. Wanneer enerzijds ten rechte op de zeer aanzienlijke omvang van deze sector wordt gewezen, met een gewichtsvolume van 80.000 ton en een verkoopwaarde van 50 miljoen gulden per jaar bij een investeringsniveau van 75 miljoen gulden, dan zou anderzijds mogen worden verwacht, dat de interne bedrijfsorganisatie bij de aanvoerders evenredig sterk zou zijn en er niet, zoals uit het rapport blijkt, wordt gehandeld alsof er sprake is van een primitief kleinbedrijf».

MACHTELOOS

Het gebrek aan coördinatie in het bedrijf wordt voorts in de nota geweten aan de autonome figuur van het Staatsvissershavenbedrijf, en daardoor bestaat sedert jaren een machteloze ontevredenheid over toestanden, die bij een andere bedrijfsopzet en in een ander klimaat zich niet op dezelfde wijze zouden hebben ontwikkeld, dan wel gehandhaafd.

De bedrijfspolitiek van het Staatsvissershavenbedrijf vormt de sleutel tot het totale beeld van dit lokale visserijbedrijf. Van een ruim en regelmatig contact met de diverse bedrijfssectoren is geen sprake.

«Op eenzame hoogte worden eenzijdige conclusies getrokken en maatregelen genomen of achterwege gelaten, met als eindresultaat de zeer onbevredigende organisatorische situatie, waarin het bedrijf zich thans bevindt.»

Voor een doelmatige controle in de hallen acht de vereniging het afsluiten van het terrein van de vishallen noodzakelijk. Ook pleit de vereniging voor een betere outillage van het bedrijf met op-

roep- en telefooninstallaties, kantines en ontmoetingslokalen, alsmede de maximale afschaffing van het huidige veilingssysteem, dat veel te sterk wordt beheerst door het persoonlijk element en subjectieve verhoudingen tussen kopers en veilingpersoneel. Dit personeel tracht overigens op te waardenen wijze zijn taak te verrichten, aldus de nota.

Daarnaast wacht de groothandel met bijzonder veel belangstelling en ook wat ongeduld op maatregelen van de zijde van de aanvoerders inzake marktordering, want de congestie heeft dusdanige vormen aangenomen, dat, indien op dit punt niet zeer spoedig iets bereikt wordt, de groothandel gedwongen zal zijn eenzijdig ook voor haar onaangename maatregelen te nemen in de zin van weigering tot aankoop buiten een bepaald tijdsbestek. De tongaanvoer is bijvoorbeeld in een half jaar toegenomen met 44 percent.

NOTA DER REDACTIE : Te Oostende is het niet beter, integendeel. Daarop komen we terug.

VISSERIJBEDRIJF NAM AFSCHIED VAN J.V.D. VEER

In het Witte Gebouw heeft de IJmuidense en Katwijkse visserijgemeenschap afscheid genomen van bedrijfsleider der Stichting Vislosregeling, de h. J. van der Veer. Velen waren naar het Witte Gebouw aan de Trawlerkade te IJmuiden gekomen om hem ten afscheid de hand te drukken. Als eerste spreker was er de h. J.C. Pronk namens de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden. U hebt ons bedrijf onschatbare diensten bewezen», stelde de h. Pronk. Hij overhandigde de h. J. van der Veer een gouden polshorloge met inscriptie.

Namens het Velsense gemeentebestuur werd besproken door de wethouder van Sociale Zaken, de h. C.P.J. Maas. Verder werd gesproken door de directeur van het Staatsvissershavenbedrijf, de heer J.R. van Eerde en door de voorzitter van de Nederlandse Zeevisgroothandelvereniging, de heer P. Krab, en door de voorzitter der Nederlandse Vissersbond, de heer J. Brans. In de avonden kwamen alle IJmuidense havenarbeiders bijeen om het afscheid van de h. van der Meer te vieren. Zij boden het gezin van der Meer een radio aan.

Brief uit Yerseke

Yerseke Nr 812

1-10-1960

HET MUISJE EN DE STAAART

In het nummer van 26 augustus uitte ik mijn genoegen erover dat de firma Verwijs-Janse in de kwestie die ze had met het Produktschap, in het gelijk werd gesteld. Vanzelf werd hierin ook iets geschreven met betrekking tot de voorzitter van het Produktschap, de h. van Dijk.

Vorige week vergaderde de Advies-Kommissie, waarvan de heer van Dijk eveneens voorzitter is.

Op die vergadering kwam ook (onder meer!) ons zoëven genoemd briefje ter sprake. Een lid vond het **vuil** geschrijf, en vond het best, er zich niets van aan te trekken en die vuilschrijver maar te laten voor wat hij is. Een ander lid, evenals het eerstgenoemde een Yersekenaar vond het geschrevene **beledigend** voor de voorzitter en stelde voor een vervolging tegen de schrijver in te zetten.

Het wonderlijke ervan is dat van Dijk, de **«beledigde»** partij, dus zich niet beledigd toonde en voorstelde, (waartoe dan ook later werd besloten) de schrijver en zijn geschrijf volkomen te negeren.

Wat het eerstgenoemde lid, dat sprak van **vuil** geschrijf betreft, menen we te moeten opmerken dat het gemakkelijker valt te beweren dan te bewijzen of iets **vuil** is of niet. Alles wat niet aangenaam is, hoeft daarom nog niet vuil te zijn.

Hij zal het spreekwoord wel kennen : «Het vat geeft uit wat het in heeft». Hij had, zeide hij het geschrevene liever niet gelezen. Had hij er nare gevolgen van? We raden hem aan in 't vervolg niet meer van dat **vuil** te proeven, het zou nog slechter kunnen uitvallen.

Dat het niet altijd meevalt precies op het papier te krijgen zoals het behoort, weet die mijnheer ook wel.

Boven dit briefje staat nummer 812, en van al die briefjes was en is niet een letter van een ander bij. Trouwens, ik heb geen broer die (hoofd?) onderwijzer is.

En nu lid nummer 2. Ik heb van Dale even opengeslagen, om te weten wat **belediging** eigenlijk is. Als nummer 2 in het geschrevene een belediging ziet, is dat meer **inlegdan uitleg**-kunde en blijkt daaruit alleen dat hij zijn moedertaal nog niet of slechts ten dele kent.

Of zou het zo zijn dat het beledigende wordt bepaald door de persoon wien het geldt?

De tijd is nu eenmaal zo nummer 2 dat er geen **Keesjes** (het diaken huismannetje uit de Camera Obscura) meer zijn. Tegenwoordig durft een armoe-zaaier als schrijver dezes een academisch ge-

vormd man datgene onder de aandacht te brengen, wat hij denkt. Dat is nog lang niet zo brutaal en ergerlijk als (zoals nu reeds twee jaar achtereen) op het «Zeeland Presenteert», de **grote koppen** gewoon voor de voeten te lopen. Die mensen wier gunst nr 2 zoekt zijn te netjes om te zeggen : «**Man, donder op!**». Nummer 2, je hebt veel mossels, woont in een prachtig huis, rijdt in een mooie slee, maar je komt net nog iets te kort om in die door jou zo gezochte kringen te worden aanvaard. Wat dat is? **Je mist iedere intellectuele standing.** Tracht nog zo ver te komen dat je werkelijk met die door jou achterna gelopen mensen kunt oprekenen zoals dat behoort.

Blijf je doorgaan zoals je nu deed en doet, dan zal het jou, nr 2, vergaan als Jan Rek in het bekende puntlichtje (ik meen van Beets). «Jan Rek wil groter zijn dan God hem heeft gemaakt. Dus loopt hij doorgaans op zijn tenen. Vergeefs gepoog, de sukkel raakt toch niet aan datgene waarnaar hij haakt. Maar wel veelvuldig van de benen». Dag nr 2.

GEEN UITSPRAAK OVER ONDERGANG KW.53

Twijfel is bij de Raad voor de Scheepvaart blijven bestaan over het vergaan van de Katwijkse motorkotter KW.53 «de Vijf Gezusters». Tijdens de zitting heeft men niet kunnen vaststellen of de schipper enige schuld treft. De raad zal later schriftelijk uitspraak doen.

DRUKTE OP DE NEDERLANDSE SCHEEPSWERVEN

De scheepsbouwswerven in Holland kunnen op het ogenblik niet klagen over een gebrek aan bestellingen en goede vooruitzichten. Immers, op de scheepswerven aldaar zijn er op het huidig ogenblik 54 vissersschepen in aanbouw, waaronder 24 trawlers en 30 kotters.

Van deze 24 trawlers zijn er 17 bestemd voor Nederlandse rederijen en de overige 7 voor het buitenland. 3 van de 30 in aanbouw zijnde kotters zijn voor het buitenland bestemd terwijl de overige 27 de nationale visservloot zullen aanvullen.

In de laatste maanden zijn 4 kotters opgeleverd, waarvan 3 voor het buitenland, naast een casco eveneens voor het buitenland en een trawler voor de Nederlandse vissersvloot.

Uit het voorgaande is gebleken dat er op het huidige ogenblik weinig vraag uit het buitenland is naar kotters. Verondersteld wordt dat de catastrofe in de vismeelindustrie van de Peruviaanse dumping hier een grote rol in speelt. De Denen van hun kant, laten nu geen kotters meer bouwen voor hun industrievisserij. — B.

BRITS-NOORS AKKOORD OVER DE KUSTVISSERIJ

LONDEN — De Noors-Britse visserijbesprekingen in Oslo zijn geëindigd met de afspraak dat aan de beide regeringen zal worden voorgesteld, dat de Britse vissers nog tien jaar tot op zes mijl van de Noorse kust mogen vissen. Daarna zou Noorwegen zijn visserijzone tot 12 mijl vergroten. Een communiqué over de besprekingen zal worden uitgegeven.

OSLO. — Niet alleen de Britse vissers, ook andere Westeuropese vissers krijgen het recht binnen de 12 mijlszone te komen. Ook Oosteuropese landen kunnen dit recht verwerven, op basis van wederkerigheid. Tot dusver geldt langs de Oosteuropese kusten een territoriale zone van 12 mijl, waarop geen uitzonderingen worden toegestaan.

De Britse visserij binnen de Noorse territoriale zone zal gezamenlijk door Groot-Brittannië en Noorwegen geïnspekteerd worden, tot welk doel de vissersbonden van de beide landen reeds overleg hebben gepleegd.

Nederlandse visopbrengst in 1961 geschat op 135 miljoen

De begroting van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, die donderdag 27 oktober door het bestuur zal worden behandeld, raamt men de inkomsten en uitgaven voor het jaar 1961 op f 1.516.900. Voor de raming van de inkomsten is een schatting gemaakt van de omvang van de aanvoer van de verschillende vissoorten en de opbrengst daarvan in 1961. Het Produktschap gaat er vanuit, dat de haringvangst ruim 100 miljoen kg zal bedragen. (En zeggen dat de Belgische vloot nog geen miljoen kg. weet binnen te brengen. Waarvan ligt zulks?). De stijging van de aanvoer van verse zeevis zal zich waarschijnlijk tengevolge van de toename der aanvoercapaciteit van de vloot voortzetten in 1961.

De stijging van de totale opbrengst van vis, die de laatste jaren is gekonstateerd, zal zich in 1960 en 1961 wel voortzetten, aldus het Produktschap. De opbrengst, die in 1958 en 1959 respectievelijk 122 en 125 miljoen gulden bedroeg, zal in 1960 heel waarschijnlijk stijgen tot 129 miljoen en tot 135 miljoen in 1961, volgens de prognose van het Produktschap.

Wat de prijs van de aangevoerde verse zeevis betreft, neemt men aan, dat deze voor vis, die bestemd is voor menselijke konsumptieoelenden, enigermate zal stijgen. De prijs voor vis, die tot vismeel zal worden verwerkt zal in verband met de ontwikkeling op de vismeelmarkt (Peruviaanse concurrentie) lager zijn.

NOTA VAN REDERSVERENIGING

« STAATSVISSERSHAVENBEDRIJF IS BEZIENSWAARDIGHEID... »

« Het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden is een bezienswaardigheid, die vooral indrukwekkend is door de enorm lange en tegelijkertijd smalle vishallen van bijna driekwart kilometer lengte», aldus wordt in de nota van de «Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen» opgemerkt. » In de vishallen constateert men een summum aan rommelige, dikwijls onhygienische bedrijvigheid. »

In de nota wordt opgemerkt, dat het rapport van de commissie zes indruk heeft gemaakt op de reders. Het probleem is thans gesteld. De vraag rijst nu of alles niet anders en beter kan worden georganiseerd.

Het wekt verbazing, dat Verkeer en Waterstaat een zeer groot veiligheidsapparaat beheert met een verkoopwaarde van circa vijftig miljoen gulden per jaar en een gewichtsvolume van 80.000 ton, welke getallen in de eerstvolgende vijf jaren zeer waarschijnlijk zullen oplopen naar ca. 100.000 ton ter waarde van ca. vestig miljoen gulden.

De aanvoerders betalen primair de diensten van dit bedrijf. Zij hebben echter op de gang van zaken bijzonder weinig invloed. De redersvereniging is van mening, dat de tijd thans is gekomen om de structuur van dit geheel te herzien.

Daarbij dient de vraag te worden gesteld of handhaving van de bestaande combinatie van havenwezen en veiling onder auspiciën van Verkeer en Waterstaat nog wel verantwoord is. Evenals de Commissie acht de redersvereniging splitsing van het bedrijf gewenst.

« Er dient na te worden gegaan of aan het veilingbedrijf niet bij voorkeur een NV-vorm dient te worden gegeven op gemengde basis van overheid en bedrijf of op geheel partikuliere basis. » Bij het beheer van de haven door Verkeer en Waterstaat zou eventueel de gemeentelijke Velsen kunnen worden ingeschakeld. De door de Commissie aanbevolen maatregelen worden door de redersvereniging onderschreven en nader uitgewerkt in de nota.

Eet meer vis !

Het wordt zo stilaan frisser 's morgens en ook de avonden worden langer en kouder. Inderdaad, de winterperiode staat voor de deur. En met de winter wordt ook de periode ingezet waarin de handelaars in visprodukten zo langzamerhand hun visbestellingen zien toenemen uit het binnenland.

Het is echter nog altijd een veel voorkomend verschijnsel, dat zij die de vis in goede staat van hun visverzender ontvangen deze bederven door een verkeerde bereidingswijze waardoor de smaak van de vis volledig verdoezeld wordt. Het gevolg hiervan is dat het visverbruik in het binnenland op een zeer laag peil staat. Ondanks de onverpoosde arbeid van de Propaganda voor visverbruik, en de grote reclame die de vishandelaars maken voor hun waren, schijnt hierin geen verbetering te komen, wat zeer spijtig te noemen is. Wij vinden het dan ook gepast in hiernavolgende tekst nog eens enkele visrecepten mede te delen, van zeer courante vissoorten, en waarvan de bereiding niet in het minst moeilijkheden inhoudt.

Koteletten van kabeljauw

Hiervoor zijn volgende benodigdheden vereist : ongeveer 1 vismoot per persoon, 50 gram boter (voor 4 moten), 1 ei, 1 citroen, peterselie, pannemeel, peper en zout.

Met al deze benodigdheden bij de hand gaat men als volgt te werk : de vis zorgvuldig afdrogen, in het geklopte ei wentelen en daarna in pannemeel. Laat de boter bruinen, leg er de vis in en laat aan beide zijden bakken, op een niet te hoog vuur. Peper en zout bijdoen. Opdiene met schijfjes citroen en fijngesnipperde peterselie.

Mosselen op zijn zeemans

Benodigdheden : zelfde materialen zoals voor gewone gekookte mosselen + 3 sjalotten, 1 bosje peterselie, het wit van 1/2 selder, 2 soeplepels boter, 2 soeplepels mosselbouillon, 1 soeplepel witte wijn.

Voor de saus : 50 gr boter, 30 gr bloem, 1 deciliter mosselvocht, het sap van een citroen, fijngesnipperde peterselie (1 handsvol).

Werkwijze : kook de mosselen gaar, haal ze uit de schelp en houd ze warm. Kuis, was en hak de groenten fijn en stooft ze in boter, de mosselbouillon en de lepel wijn.

Maak een blanke roux van de boter, de bloem en het mosselvocht. Voeg er de gestoofde groenten bij en maak af naar smaak met zout en citroensap. Roer voorzichtig de mosselen bij de saus en strooi er de fijngebakken peterselie over. Dien zeer warm op. — B.

NOG EEN NIEUWELING

Deze week is in de vaart gebracht de motorkotter KW.146 «Samenwerking». Het schip is eigendom van de rederij Samco te Katwijk aan Zee, meet 106 ton, is 27,50 m lang, 6,30 m breed en 2,80 m diep. De kotter wordt voortgestuwd door een 360 pk Bolnesmotor en werd gebouwd bij de werf van H. de Haas te Maas-luis.

SCHEPEN, REDERIJEN en WERVEN

De IJmuidense visserijvloot zal binnenkort met een grote motor-trawler worden uitgebreid, die de grootste trawler van de vloot zal worden. De Firma D.J. Krijger heeft namelijk de Franse motor-trawler «Cap Nord» F.1025 aangekocht van de rederij Victor Friboulet te Fecamp. Het schip meet 667 reg ton bruto, heeft een lengte over alles van 59,63 m, breedte van 8,53 m en een holte van 4,40 m. De voortstuwing geschiedt door een 6 cil. 1260 pk. Werkspoor motor. De trawler is in 1938 als stoomschip gebouwd bij de A.G. «Weser, Werk Seebeck te Bremerhaven voor de Norddeutsche Hochseefischerei A.G. te Bremerhaven en heette aanvankelijk Jan Mayen P.G.544. Voor de oorlog behoorde dit schip tot de grootste trawlers van Duitsland.

Na de oorlog kreeg het Fecamp als thuishaven onder de naam «Cap Nord». De Franse rederij heeft het schip in 1957 een grote verbouwing en vernieuwing laten ondergaan bij de Scheepswerf Fa. W. van Goor te Monnikendam voor welke werkzaamheden, o.a. werd de ketel en machine vervangen door een motor, de trawler in Purmerend heeft gelegen.

De stoomtrawler Neptun HH.229, groot 460 reg. ton bruto, in 1937 gebouwd bij H. C. Stulcken und Son te Hamburg en toebehorende aan de Fischdampfer Rederei «Neptun» Hans Mewes is voor de sloep verkocht.

Het vierde nieuwe visserijvaartuig dat deze week in de Vissershaven aankam is de Samenwerking KW.146, een kotter, die gebouwd is bij de Scheepswerf en Machinefabriek H. de Haas te Maas-luis voor rekening van de Rederij «Samco» te Katwijk aan Zee. De grootste lengte van het vaartuig bedraagt 27,50 m, de breedte 6,30 en de holte 2,80 m. De inhoud is 106 reg. ton bruto en als hoofdmotor heeft het een Bolnes motor van 360 pk.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

Markten IJmuiden

Over het algemeen hebben reders en vissers de laatste week niet te kagen gehad over de prijzen in de IJmuidense markt.

De aanvoeren waren nog al gevaarrierd, al liep de kwaliteit ook nog al vaak uiteen, hetgeen zeer wisselvallige prijzen tot gevolg had.

Zo werden van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag in totaal aangevoerd 33.200 kisten vis, waarbij van de kustvloot 2.600 kisten tong en 3.000 kisten schol. Van de trawlers en grotere kotters stonden er 8.000 kisten verse haring, 9.300 kisten makreel, 4.200 kisten schelvis, 2.000 wijting, 1.400 kabeljauw en gul. Het was weer de export, die veel van de tongaanvoer, van de grove en middel schol, van de grove schelvis en van de kabeljauw afnam. Al deze produkten waren gevraagd. Zo ging de kabeljauw op de meeste dagen voor de hoge prijs van f 150 tot f 50 per 50 kg van de hand naar België. Grote schelvis-noteringen lagen eveneens hoog tussen de f 70 en f 50, terwijl het binnenland hier de middel en kleine soorten voor uitlenopende prijzen — naar kwaliteit — voor f 60 tot... f 10 afnam. De tong daalde voor de kleine soorten wat in prijs tot onder de f 2

per kg. Verse haring bleef voor een uiteenlopende prijs naar kwaliteit van de hand gaan voor f 34 tot f 18 per kist. Er was weer een eerste aanvoer uit de Ierse Zee door een Vrijlijk-trawler. De makreel ging de hal uit voor f 32 tot f 20 naar soort en grootte.

AANVOEREN en BESOMMINGEN

Donderdag : 4.400 kisten vis, waarbij 325 tong, 725 schol, 750 haring, 1.000 makreel, 625 schelvis, 550 wijting, 250 kabeljauw en gul. Besommingen : VL.131 14.800, KW.32 30.000.

Vrijdag : 6.100 kisten vis, waarbij 750 tong, 600 schol, 1.650 verse haring, 1.600 makreel, 425 schelvis, 600 wijting, 250 gul en kabeljauw. Besommingen : IJM.15 34.000, KW.153 16.100, VL.84 15.500, RO.27 13.000.

Zaterdag : 5.500 kisten vis, waarbij 900 tong, 500 schol, 800 verse haring, 2.000 makreel, 250 schelvis, 200 wijting, 150 kabeljauw en gul. Besommingen : RO.46 23.300, KW.135 8.500, IJM.211 3.600, KW.99 2.100, SCH.135 30.000.

Maandag : 9.000 kisten vis, waarbij 450 tong, 850 schol, 1.500 verse haring, 2.400 makreel, 1.800

schelvis, 450 wijting, 950 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.72 9.400, IJM.97 24.000, KW.42 11.500, IJ.135 25.100, KW.8 20.400.

Dinsdag : 3.400 kisten, waarbij 25 tong, 175 schol, 1.500 verse haring, 750 makreel, 600 schelvis, 125 wijting, 3.000 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.28 25.600, KW.101 8.500.

Woensdag : 4.750 kisten vis, waarbij 100 tong, 125 schol, 1.800 verse haring, 1.500 makreel, 400 schelvis, 50 wijting, 225 kabeljauw en gul.

VISSERIJSNIPPERS

LOONSVERHOOGING VAN

11 PERCENT VOOR TRAWLERS

De werknemersorganisaties en de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden hebben overeenstemming bereikt over een loonsverhoging van ongeveer 11 procent voor de opvarenden van de trawlervloot.

De redersvereniging heeft aan deze verhoging — waarmee een konflikt is voorkomen — echter enkele voorwaarden verbonden : opheffing van het sociaal fonds voor de trawlerij en wijziging van de binnen-ligtijd.

NOG MEER NAAR DE SLOOP

Wordt als laatste Nederlandse stoomtrawler de IJM.9 Haarlem volgende week maandag van IJmuiden naar Hendrik Ido Ambacht voor de sloop afgevoerd, ook in Vlaardingen maakt men thans korte metten met de laatste stoomschepen. Daar heeft de Visserij maatschappij Vlaardingen nl. vier stoomloggers voor de sloop verkocht : de VL.203 Dina, de VL.206 Jupiter, de VL.207 Uranus en de VL.298 Frida. Voort heeft de firma C. van Toor verkocht de stoomlogger Joh. van Toor VL.53.

Van Vlaardingen nemen nu nog slechts twee stoomloggers aan de visserij op haring deel : de Clara VL.172 en de Hannie VL.216. Beide schepen zijn van de visserijmaatschappij Vlaardingen.

NAAR DE VISGRONDEN

Terwijl de nieuwe motortrawler Corn. Den Dulk KW.144 maandag koers zette naar de visgronden zijn ook van de kottervloot weer twee schepen in IJmuiden aangekomen en vandaar ter visserij gegaan. Het waren de al vermelde WR.59 en G. Voojis te Katwijk, en werd gebouwd door de werf N.V. Stami te Dordrecht. Het schip is 23,90 m lang, 5,90 m breed en 2,96 m diep en wordt voort gestuwd door een 220 pk Brons-motor. De kotters meet 85 bruto ton.

De WR.59 werd gebouwd door de scheepswerf C. Amels te Makum en heeft als motor een 375 pk Kromhout-motor. De afmetingen zijn 25,60 m lang, 6,00 m breed en 2,80 m diep.

IN AANBOUW — Op Nederlandse werven zijn thans 54 vissersschepen in aanbouw, waarbij 24 trawlers en 30 kotters. Er zijn hiervan 17 trawlers voor Nederlandse eigenaren bestemd; van de kotters blijven er 27 in Nederland.

VOOR DE SLOOP — Er zijn nu nog 2 stoomloggers in Nederland in de vaart bij de Vlaardingse vloot : de VL.172 Clara en de VL.216 Hannie van de Visserij Maatschappij Vlaardingen. Deze rederij heeft vier andere stoomloggers voor de sloop verkocht : de VL.203, 206, 207 en 208. Verder heeft de firma C. van Toor Hzn. de stoomlogger VL.53 voor de sloop afgevoerd.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg.

	29-9-1960	30-9-1960	1-10-1960	3-10-1960	4-10-1960	5-10-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,80-4,20	4,80-4,—	4,80-4,40	4,80-4,40	5,—-4,80	5,—-4,80
3/4 tongen — 3/4 sole	3,60-3,20	3,80-3,40	4,—-3,40	4,20-3,40	4,20-3,80	4,—-3,60
Bloktongen — Sole moyenne	3,60-3,—	3,—-2,60	3,20-2,60	3,40-3,—	4,20-3,20	3,80-3,20
Voor-kleine — Petite	3,40-2,80	3,—-2,50	3,—-2,40	3,20-2,60	3,60-2,80	3,80-3,—
Kleine — Toute petite	2,—-1,60	1,80-1,40	1,80-1,40	1,90-1,40	2,—-1,60	2,80-1,60
Tarbot groot — Turbot, gros	3,40-3,—	3,40-2,40	3,40-2,40	3,80-2,40	2,80-2,20	3,20
Middel — Moyenne	122,—-100,—	112,—-92,—	115,—	124,—-114,—	.....	.....
Kleine — Petite	90,—-65,—	92,—-68,—	100,—	100,—-65,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	82,—-75,—	96,—	68,—-60,—	85,—-65,—	74,—-54,—	68,—-64,—
Grote iek — Grosse	72,—-62,—	82,—	68,—-62,—	75,—-60,—	76,—-64,—	68,—-60,—
Kleine iek — Petite	70,—-52,—	66,—	68,—-60,—	70,—-60,—	62,—	68,—-60,—
Iek 3e slag — 3e sorte	66,—-56,—	66,—-60,—	50,—-44,—	65,—-60,—	62,—	58,—-48,—
Platjes — Toute petite	46,—-26,—	50,—-20,—	22,—-15,—	60,—-20,—	48,—-30,—	40,—-30,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	78,—-72,—	70,—-60,—	58,—-50,—	62,—-46,—	64,—-62,—	65,—-60,—
Middel — Moyen	78,—-60,—	75,—-60,—	56,—-40,—	56,—-36,—	60,—-44,—	65,—-52,—
Kleine — Petit	72,—-10,—	72,—-16,—	48,—-10,—	42,—-10,—	46,—-20,—	58,—-30,—
Heek grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	28,—-16,—	25,—-8,—	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	12,—-10,—	14,—-12,—	.....	22,—-14,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	96,—-60,—	105,—-45,—	100,—-56,—	.....	15,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	56,—-20,—	55,—-20,—	60,—-20,—	132,—-50,—	120,—-55,—	120,—-45,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	56,—-20,—	56,—-20,—	65,—-30,—
Hozemondhamme — Baudroie	28,—-8,—	24,—-8,—	48,—-8,—	30,—-8,—	28,—-16,—	36,—-28,—
Wijting — Merlan	35,—-25,—	25,—-20,—	.....	36,—-24,—	34,—-24,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	75,—-50,—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	32,—-12,—	16,—-8,—	16,—	18,—-14,—	20,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	24,—-10,—	24,—-12,—	24,—-14,—	24,—-10,—	26,—-14,—	26,—-18,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	50,—
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	30,—-20,—	26,—-16,—	30,—-22,—	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	30,—-20,—	34,—-18,—	32,—-20,—
IJle haring — Hareng guai	.....	4,40-3,20	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	50,—-35,—	58,—-34,—	50,—-44,—	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	54,—-34,—	52,—-44,—	46,—-40,—
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :
Oudaan, 26
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

★
BRUSSEL :
Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

★
HAMBURG :
Leon Van Eessel & Co
Amelungstrasse 5
Tel. : 34.27.00
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS.

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

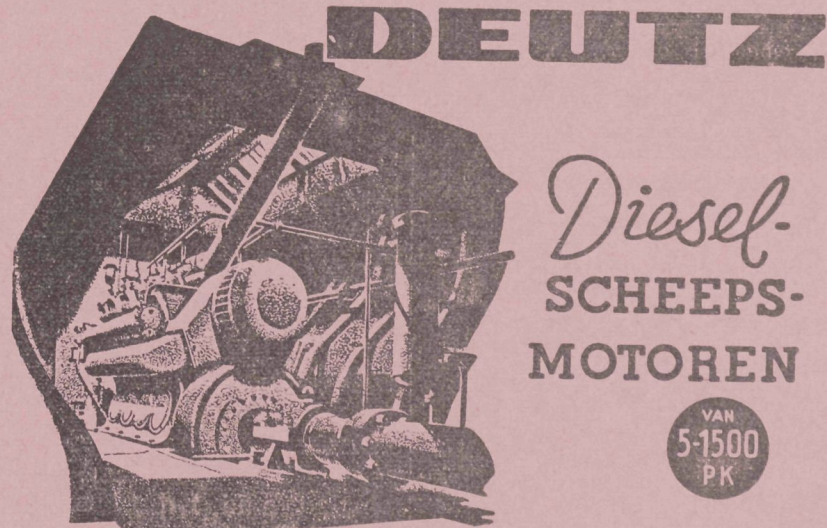
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

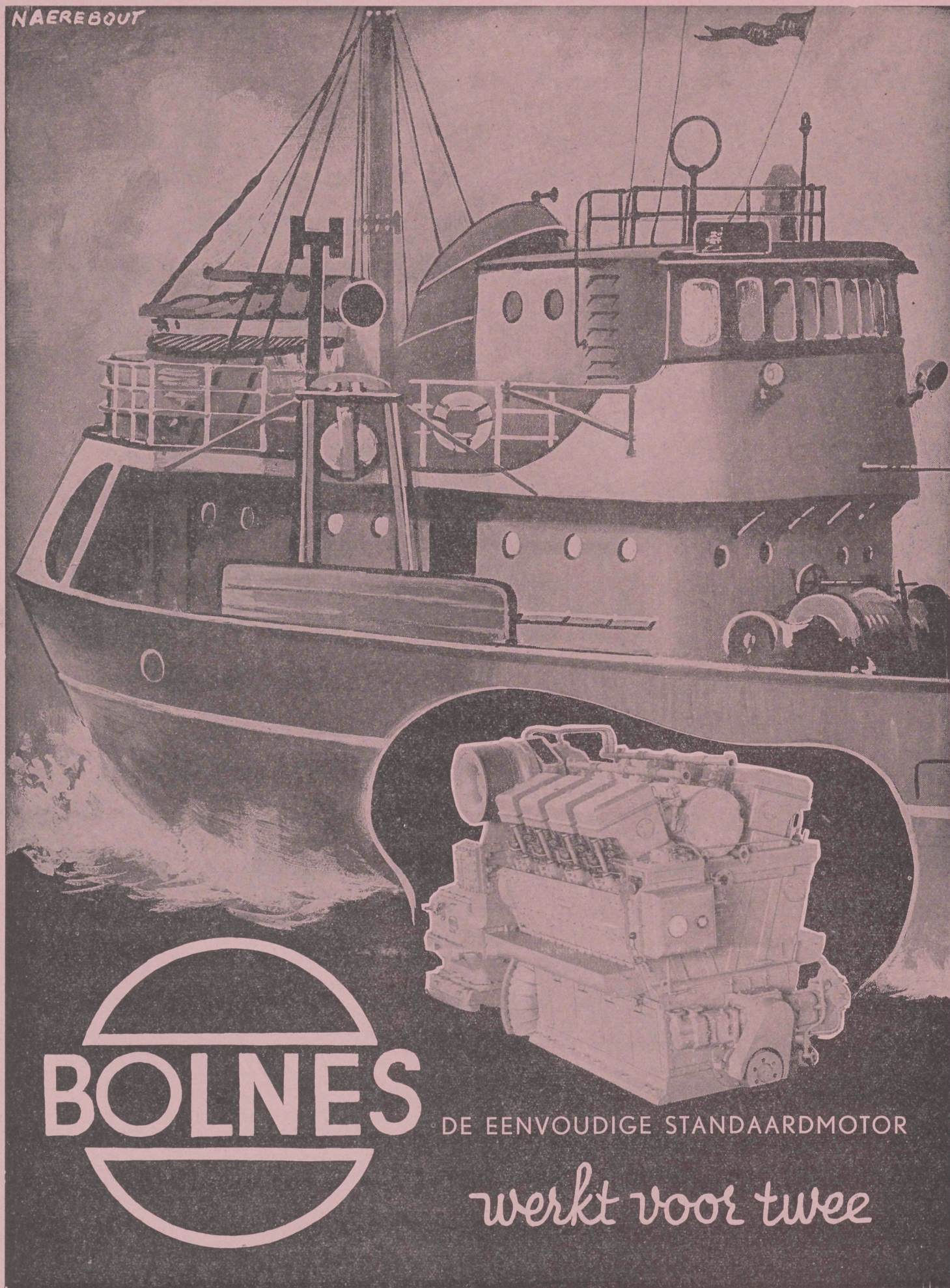
Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTENDE

33V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

Inrichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110
IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78